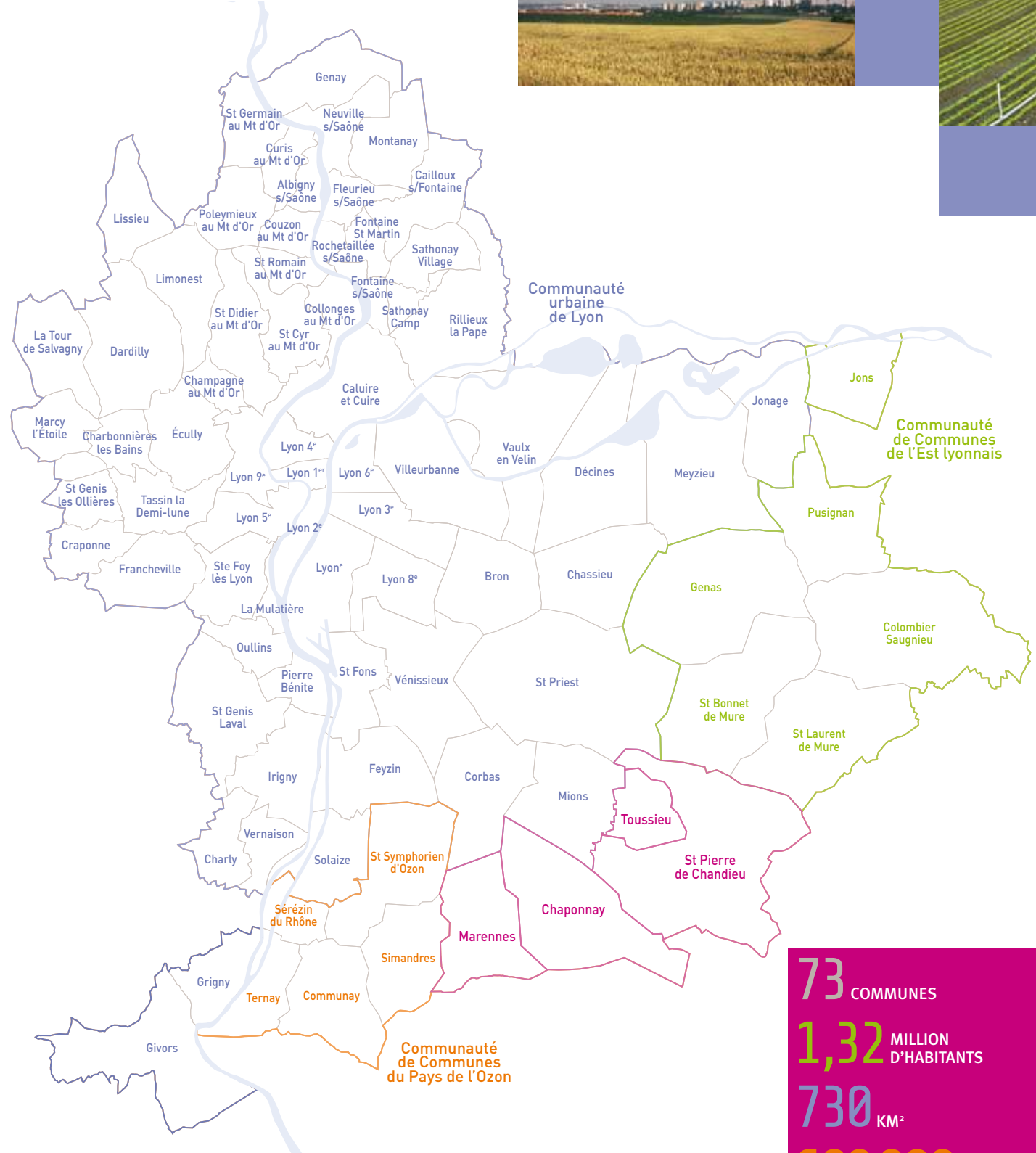




SCOT 2030
AGGLOMÉRATION LYONNAISE

RE POUR UNE
MÉTROPOLE M
OPOLE MULTI
IPOLAIRE PO
ÉTROPOLE MU

LE TERRITOIRE DU SCOT



73 COMMUNES
1,32 MILLION D'HABITANTS
730 KM²
680 000 EMPLOIS

ÉDITO

2030 SE CONSTRUIT AUJOURD'HUI

Le Schéma de cohérence territoriale (Scot) a été approuvé par les élus de l'agglomération lyonnaise le 16 décembre 2010. Document issu de la loi sur la Solidarité et le renouvellement urbains, il fixe le cap pour les politiques publiques en matière d'habitat, d'économie, de déplacements et d'environnement pour les vingt prochaines années. Parce que la ville qui se construit sous nos yeux jour après jour, a besoin pour son développement d'un cadre pensé dans la longue durée.

Vingt ans, c'est le temps d'une génération. La génération de nos enfants, auxquels nous devons léguer une agglomération où il fera bon vivre, étudier, travailler et s'épanouir.

Plus qu'un document d'urbanisme, nous avons voulu faire du Scot un véritable projet d'agglomération pour 2030. Ce projet fait le pari de l'ambition. Mais il ne sacrifie en rien les solidarités territoriales ni les équilibres environnementaux.

En vous souhaitant bonne lecture, je tiens à rendre un hommage posthume à Raymond Terracher, le Vice-Président délégué du Sepal, pour son implication personnelle dans l'élaboration de ce projet.



Gérard Collomb,
 Sénateur Maire de Lyon
 Président du Grand Lyon
 Président du Sepal





SOMMAIRE

VISION

p.06_ L'AGGLOMÉRATION LYONNAISE, CŒUR D'UNE GRANDE MÉTROPOLE

p.08_ LE PROJET MÉTROPOLITAIN : CONSTRUIRE UNE MÉTROPOLE MULTIPOLAIRE

AMBITION

LE CHOIX D'UN DÉVELOPPEMENT INTENSE ET ÉQUILIBRÉ

p.12_ Soutenir une économie créatrice d'emplois

p.14_ Rayonner sur le plan international

p.16_ Accueillir de nouveaux habitants

p.18_ Construire la ville sans hypothéquer la nature

PROJET

UNE AGGLOMÉRATION DURABLE AUTOUR DE TROIS GRANDS RÉSEAUX

p.22_ Bâtir l'agglomération multipolaire

p.24_ **Réseau vert**

Mettre la nature à portée de tous | Soutenir l'agriculture périurbaine

p.28_ **Réseau bleu**

Renouer le lien avec les fleuves | Développer le transport fluvial

p.32_ **Réseau de transport collectif**

Passer de l'étoile à la toile | Faciliter la mobilité quotidienne des habitants

ACTION

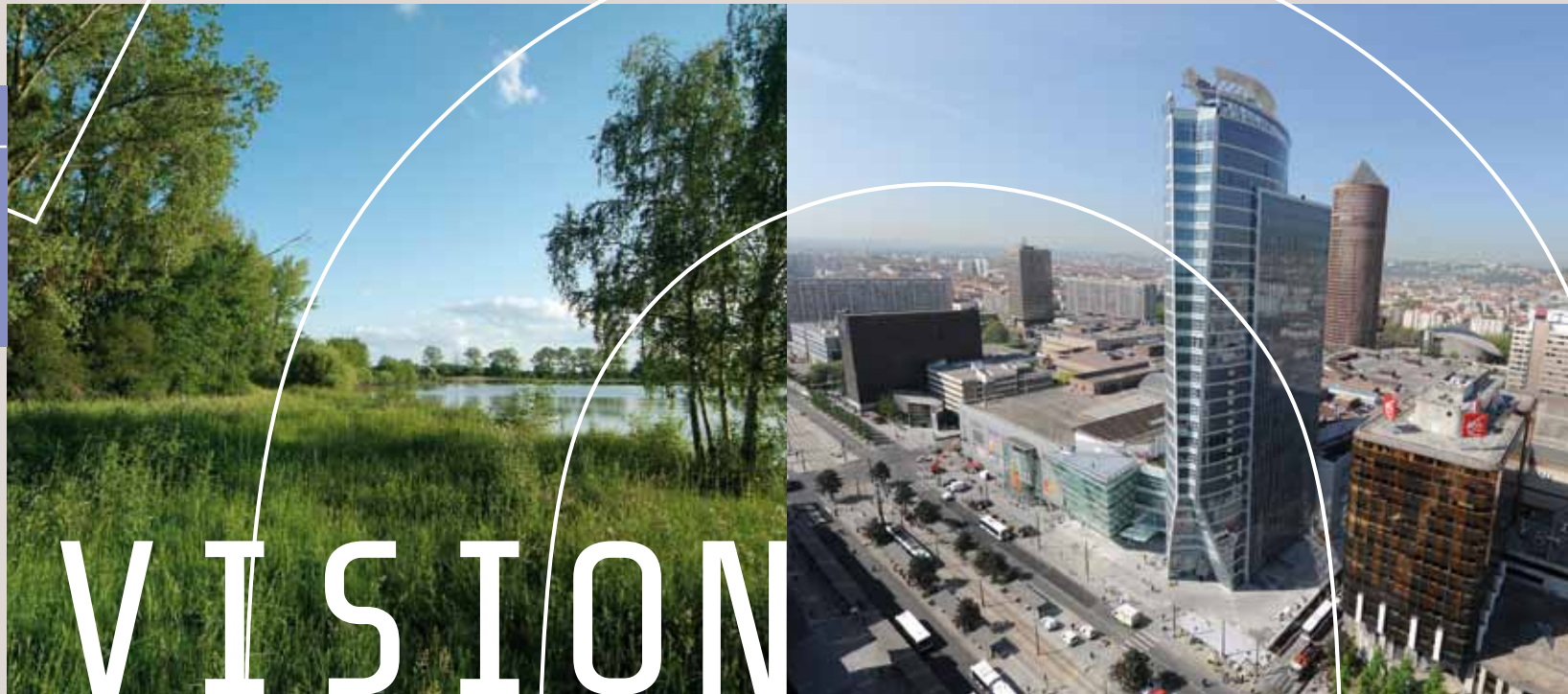
LES RENDEZ-VOUS DE LA MISE EN ŒUVRE

p.36_ Investir les territoires à forts enjeux

p.38_ Évaluer pour mieux agir

p.38_ Partager et relayer le projet

p.39_ Renforcer la coopération métropolitaine



VISION

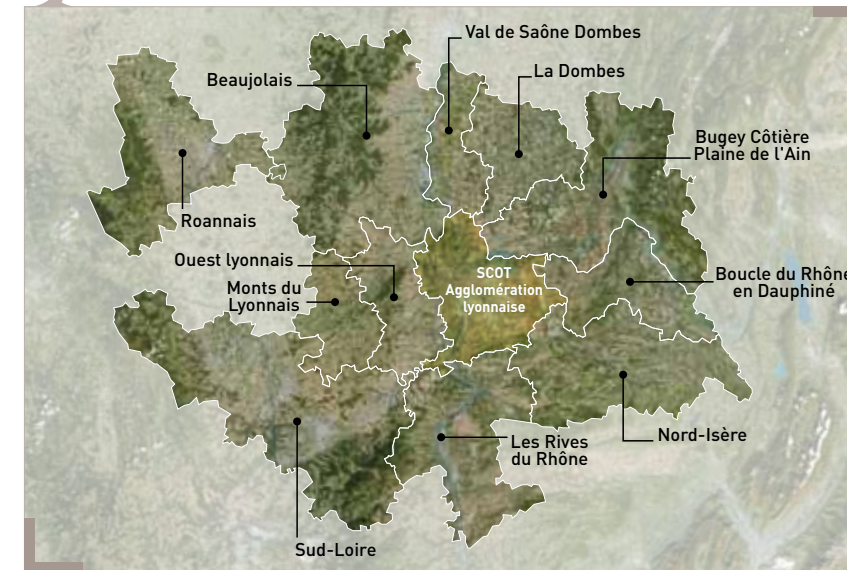
L'AGGLOMÉRATION LYONNAISE CŒUR D'UNE GRANDE MÉTROPOLE

Qu'il s'agisse de logement, d'emploi, d'achats ou de loisirs, les pratiques des habitants débordent les frontières de l'agglomération et se déploient à l'échelle de l'aire métropolitaine lyonnaise dans un rayon d'environ 60 kilomètres autour de Lyon. Elles génèrent de fait une grande interdépendance entre les différents territoires. La coopération métropolitaine a permis d'en prendre conscience et d'élaborer un projet commun pour y répondre.

*C'est donc **en référence à ce vaste territoire** où vivent près de 3 millions d'habitants, et en référence au projet métropolitain, **que s'est construite la vision du développement de l'agglomération lyonnaise.***



L'AIRE MÉTROPOLITAINE LYONNAISE



REPÈRES

L'aire métropolitaine lyonnaise :

- 10 400 km²
- 3 000 000 habitants
- 1 150 000 emplois
- 300 à 500 000 habitants attendus pour 2030

L'agglomération lyonnaise, locomotive de l'aire métropolitaine :

- 20 % du territoire
- 75 % de la population
- 60 % des emplois
- 150 000 habitants attendus pour 2030

COMPTER DANS L'EUROPE DES MÉTROPOLES

Les atouts de la métropole lyonnaise sont remarquables :

- **une position historique de carrefour** sur les axes de développement Nord-Sud (axe Rhin) et Est-Ouest (axe méditerranéen) qui font de ce territoire une place d'échanges de premier plan en Europe ;
- **une longue tradition industrielle et un dynamisme entrepreneurial avéré**, qui lui confèrent de réelles capacités de rebond qu'illustrent les sept pôles de compétitivité labellisés dont deux de dimension mondiale ;
- **une diversité des terroirs, une qualité des paysages, une richesse du tissu urbain**, qui participent à l'attractivité du territoire et à la qualité de vie.

Dans une économie globalisée inscrite dans la compétition internationale, les grands territoires qui savent mettre en synergie leurs ressources possèdent une longueur d'avance. Les territoires de l'aire métropolitaine lyonnaise l'ont compris. Forts de la masse critique qu'ils constituent et de la visibilité internationale qu'elle leur offre, ils partagent la volonté de conjuguer leurs atouts pour conforter l'attractivité de ce territoire et affirmer son positionnement dans le concert des grandes métropoles européennes.

PARTAGER UN PROJET MÉTROPOLITAIN

À travers la démarche inter-Scot, les territoires qui composent la métropole lyonnaise ont pris conscience de leur interdépendance et de leur avenir commun. Ils se sont efforcés de mettre en cohérence leurs orientations d'aménagement et se sont mis d'accord sur une vision partagée du développement du territoire à cette échelle, sous la forme d'un chapitre commun, porteur dans chaque Scot, du projet métropolitain. Pour répondre aux attentes citoyennes en matière de développement durable, ils ont fait le choix, en cohérence avec la DTA (Directive territoriale d'aménagement), de fonder le développement sur une logique multipolaire, où tous les territoires, dans le respect de leur identité et en prenant appui sur leurs ressources, participent à la construction de la métropole.

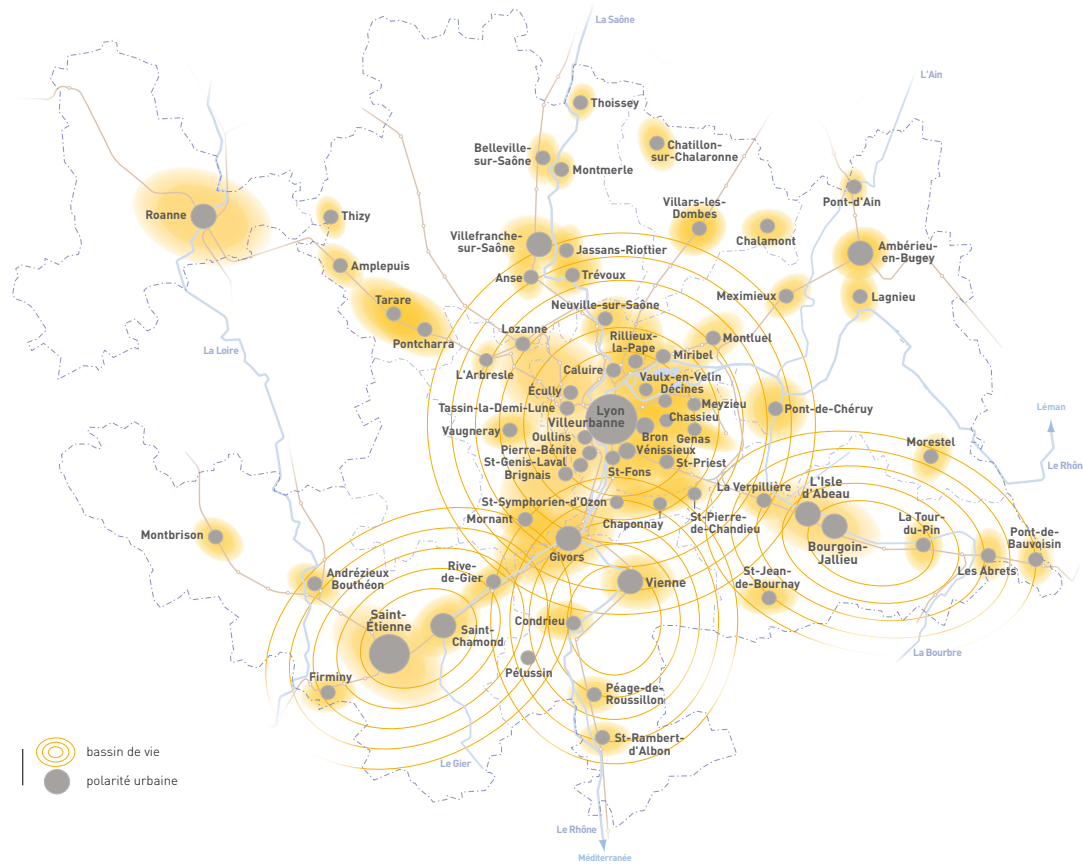
METTRE EN ŒUVRE UNE GOUVERNANCE MÉTROPOLITAINE

La démarche inter-Scot ne constitue qu'un maillon de la construction métropolitaine. Pour passer de la planification à l'action et modifier effectivement les conditions de vie des habitants, il faut que les politiques publiques et les acteurs territoriaux élargissent leur échelle de référence. Au-delà du dialogue et des coopérations déjà engagées entre les territoires, de nouvelles formes de solidarité et de gouvernance doivent être mises en place. À cet égard, la métropole lyonnaise, qui a derrière elle une longue tradition de planification et d'innovation territoriale, entend être un laboratoire. La création annoncée d'un pôle métropolitain, rassemblant les principales agglomérations « cœur de chauffe » de la métropole, devrait permettre d'apporter des solutions à une échelle pertinente dans des domaines clefs comme ceux des transports, de l'économie ou de l'environnement.

DIXIT

« Je mets en avant la problématique de la métropolisation car tout simplement, aujourd'hui, lorsque l'on compare le développement des grandes villes européennes, des grandes agglomérations, des grandes métropoles à ce que représente le poids faible d'une agglomération comme celle de Lyon, on comprend vite le besoin de passer à la taille et à la vitesse supérieures. »

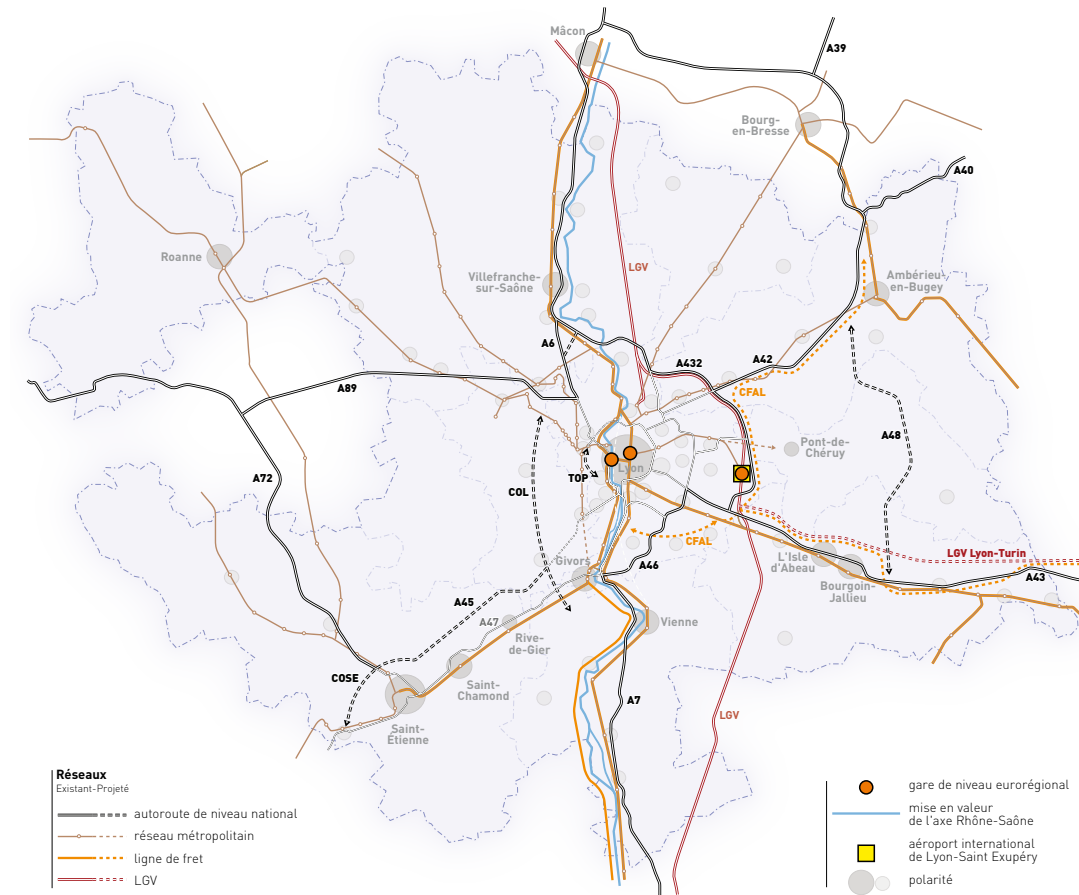
Gérard Collomb,
Président du Grand Lyon et du Sepal
(Prospective Rhône Alpes Méditerranée - Novembre 2008)



UNE MÉTROPOLE MULTIPOLAIRE

Le développement prioritaire d'une soixantaine de polarités urbaines, bien équipées et bien desservies, permet à la fois de rapprocher les habitants des services, des équipements, des emplois, et de protéger le réseau des espaces naturels de l'étalement urbain.

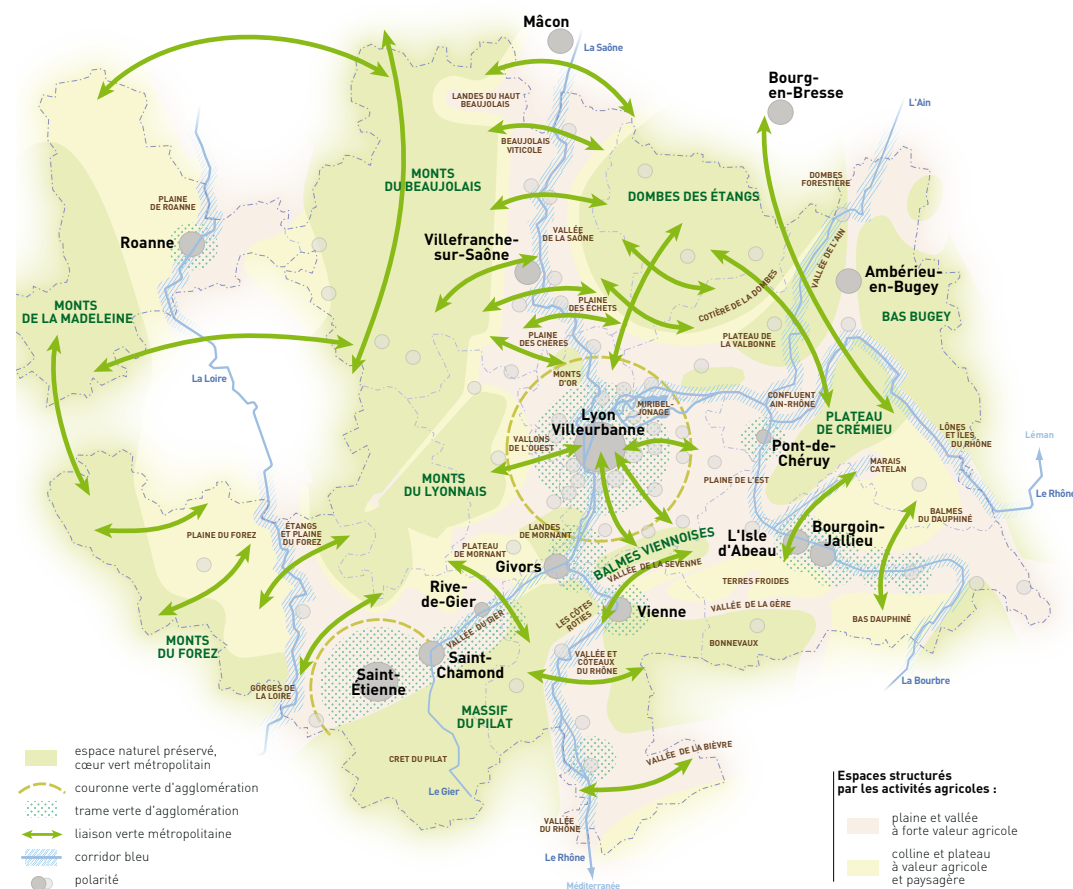
À l'inverse du modèle parisien de la mégapole, le modèle multipolaire promeut la vision d'une métropole fondée sur un réseau de villes à taille humaine proches de la nature et anticipant autant que faire se peut les ruptures énergétiques prévisibles.



UNE MÉTROPOLE ACCESSIBLE

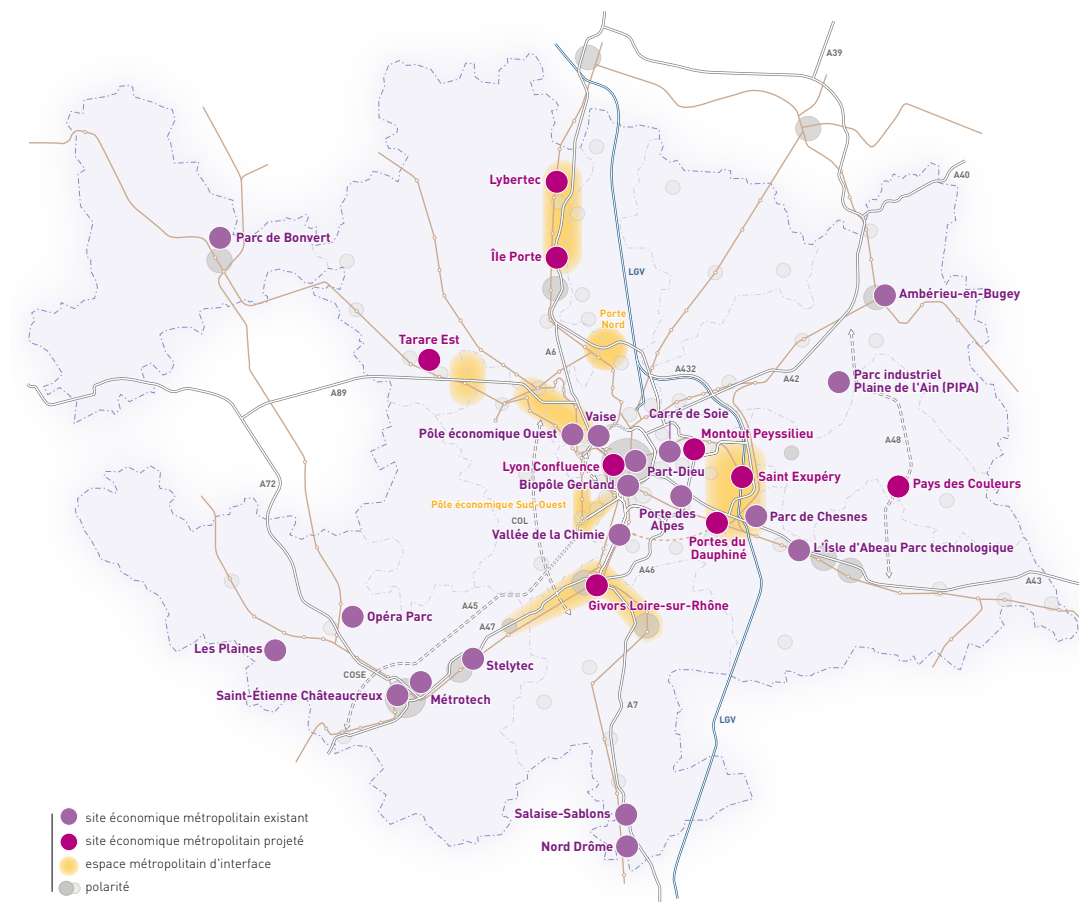
La métropole lyonnaise veut offrir à sa population et à ses entreprises des conditions de mobilité efficaces et durables. Elle agit dans 3 directions : en développant, au bénéfice des polarités, un réseau express métropolitain à l'horizon 2030 ; en renforçant l'accessibilité du territoire au plan aérien, en faisant de Lyon-Saint Exupéry la deuxième plateforme aérienne française après Paris et au plan ferroviaire ; en plaçant la métropole lyonnaise au cœur du réseau européen à grande vitesse.

LE PROJET MÉTROPOLITAIN : CONSTRUIRE UNE MÉTROPOLE MULTIPOLAIRE



UNE MÉTROPOLE NATURE

La richesse des paysages et des milieux naturels est un bien commun métropolitain particulièrement précieux. Au-delà de la protection des grandes entités naturelles présentes sur le territoire, il s'agit de construire demain, à cette grande échelle, un véritable réseau maillé d'espaces naturels et agricoles au service d'une agriculture nourricière et de la qualité de vie des habitants.



UNE MÉTROPOLE ATTRACTIVE

Avec une croissance attendue de 300 000 à 500 000 habitants et forte de 1,2 million d'emplois, l'aire métropolitaine prévoit une offre foncière nouvelle de 6 000 hectares qui viendra compléter le portefeuille actuel de 16 500 hectares d'espaces dédiés aux activités économiques. Elle identifie une trentaine de sites économiques métropolitains, où devront être mises en place des politiques convergentes d'aménagement et de développement pour accueillir les emplois de demain.

AMBITION



LE CHOIX D'UN DÉVELOPPEMENT INTENSE ET ÉQUILIBRÉ



L'agglomération lyonnaise affirme clairement son rôle de locomotive dans la dynamique métropolitaine. Comme « cœur de chauffe » du système métropolitain, elle porte des responsabilités particulières : celle de l'excellence économique, pour mieux positionner Lyon dans la concurrence entre métropoles ; celle également d'une attractivité résidentielle renforcée, pour atteindre les objectifs démographiques que les Scot de l'aire métropolitaine se sont collectivement donnés.

C'est pourquoi l'agglomération lyonnaise fonde son projet de territoire à 2030 sur trois options majeures :

- elle fait d'abord **le pari d'une croissance économique et résidentielle soutenue** mais repensée dans son organisation et renouvelée dans ses formes ;
- elle affirme ensuite **la nécessité d'une plus grande solidarité territoriale et sociale** pour lutter contre les exclusions et renforcer le vivre ensemble, dans une agglomération dont les valeurs ont été marquées par une longue tradition humaniste ;
- elle assume enfin **le défi de la qualité environnementale** considérée à la fois comme un facteur de développement et comme un déterminant essentiel de la qualité de vie et de la santé des habitants.

Combiner ces trois choix, voilà l'équation gagnante du projet d'agglomération. Le Scot traduit ces choix en orientations cohérentes et prévoit les conditions de leur mise en œuvre.

SOUTENIR UNE ÉCONOMIE CRÉATRICE D'EMPLOIS



Accompagner et dynamiser le développement économique, c'est favoriser la création d'emplois pour toutes les catégories de population. Dans un contexte de forte compétition internationale, l'agglomération lyonnaise, capitale tertiaire d'une grande région industrielle, mise sur une économie diversifiée et décline ses ambitions sur plusieurs registres, de la régénération du tissu productif par l'innovation et la recherche, au développement de l'économie des services. Sans oublier l'industrie logistique, fonction clé de l'approvisionnement de ce grand territoire, dont le développement fortement créateur d'emplois est aussi générateur de nuisances qu'il faut limiter.



RÉGÉNÉRER LA BASE INDUSTRIELLE

L'histoire a fait de l'agglomération lyonnaise un territoire plus industriel que la moyenne des aires urbaines françaises. À l'heure de la désindustrialisation massive, maintenir et développer ce socle industriel constitue un vrai défi: pour le relever, il faut miser sur le potentiel d'innovation, renforcer le triptyque industrie-recherche-formation, mettre en réseau les acteurs au travers des pôles de compétitivité et d'excellence. Tous ces chantiers ont été ouverts et devraient pouvoir fertiliser le riche tissu d'entreprises que compte la région lyonnaise. L'avenir de certains territoires, tels que la Vallée de la chimie, s'inscrit clairement dans cette problématique.

FAVORISER UNE LOGISTIQUE PLUS DURABLE

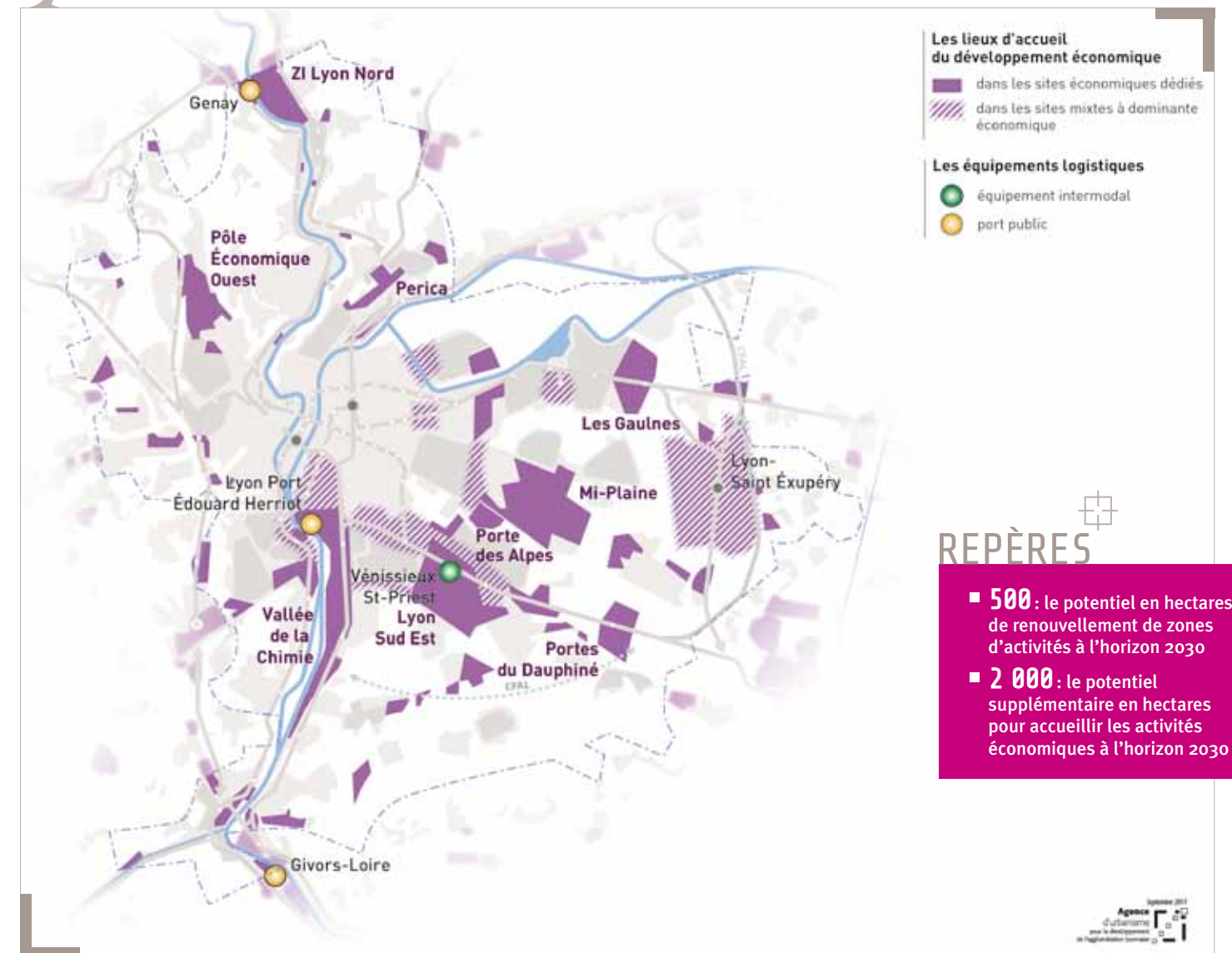
Dans une agglomération remarquablement positionnée sur les axes de transit européens, le Scot fait sienne la perspective d'un report de flux vers des modes alternatifs à la route, perspective soutenue notamment par la réalisation future du contournement ferroviaire et des équipements intermodaux correspondants. À ce titre, il impose de localiser les nouvelles zones logistiques dans des sites pouvant être desservis par plusieurs modes de transports.

Il prend en compte également le potentiel de développement du réseau fluvial, au travers d'un schéma de développement portuaire centré sur le maintien du port Lyon-Édouard Herriot en cœur de ville et complété par des plates-formes d'accompagnement vers le Nord et vers le Sud. Le Scot plaide également pour de nouvelles formes de distribution des marchandises en ville, à même de soulager les pôles urbains de la pression des livraisons.

ADAPTER L'OFFRE FONCIÈRE AUX BESOINS

Le Scot réserve une place substantielle aux zones d'activités économiques dédiées à l'accueil et au développement des entreprises et des emplois. Il prévoit ainsi un portefeuille foncier de l'ordre de 2000 hectares en extension, auxquels s'ajoutent entre 300 et 500 hectares en renouvellement dans les zones existantes. Cette réserve, qui représente près de la moitié de l'offre métropolitaine, devrait permettre de répondre à l'ensemble et à la variété des besoins en termes de localisation et de phasage.

LES ESPACES À VOCATION ÉCONOMIQUE



DONNER TOUTE SA PLACE AU SECTEUR DES SERVICES À LA PERSONNE

L'agglomération lyonnaise mise également sur l'économie résidentielle et les services à la personne comme moteurs du développement. En renforçant son attractivité résidentielle, en cherchant à retenir les ménages dans son territoire, en visant une augmentation des flux touristiques, l'agglomération compte capter des revenus générateurs de consommation, donc d'emplois non délocalisables.

Au sein du secteur des services à la personne, le commerce occupe une place singulière compte tenu de son poids en emplois et du rôle structurant qu'il joue en matière d'organisation urbaine. Pour cette raison, le Scot fixe le cadre du développement commercial, à plusieurs échelles -proximité, bassin de vie, agglomération- de manière à mieux intégrer l'activité commerciale au tissu urbain dans une perspective de ville des courtes distances.

CONCRÈTEMENT



DES ZONES D'ACTIVITÉS DE HAUTE QUALITÉ ENVIRONNEMENTALE

Le Scot s'accompagne d'un référentiel de la qualité des zones et bâtiments d'activités. Ce dernier est porteur d'un nouveau modèle pour la création ou la requalification des zones d'activités. Intégration urbaine et environnementale, densification, qualité architecturale et accessibilité sont les principaux éléments de ce nouveau cahier des charges.

RAYONNER SUR LE PLAN INTERNATIONAL



Les métropoles se distinguent des autres villes par leurs capacités d'attraction et de rayonnement. Vouloir être reconnue à l'international conduit nécessairement l'agglomération lyonnaise à renforcer plusieurs fonctions-clés de rayonnement. Sur ce point, le projet d'agglomération prévoit aussi bien de compléter la gamme des équipements et des événements de rang métropolitain que de muscler l'offre immobilière tertiaire de haut niveau. Au-delà, l'agglomération lyonnaise ambitionne surtout de devenir une grande métropole universitaire, inscrivant ainsi son développement futur dans la perspective d'une économie des savoirs et de la connaissance.



RENFORCER LA FONCTION DE MÉTROPOLE TERTIAIRE

Attirer plus de centres de décisions et de sièges sociaux suppose d'accroître en qualité l'offre immobilière de bureaux. En plus de Lyon Part-Dieu, dont le rôle clé de quartier d'affaires de niveau international va s'accroître, le Scot prévoit 8 autres sites métropolitains d'accueil tertiaires supérieurs : Cité internationale, Lyon-Saint Exupéry, Confluence-Presqu'île, Gerland, Carré de Soie, Porte des Alpes, Pôle économique Ouest. Autant de pôles qui seront de mieux en mieux connectés aux réseaux de transport national et international, et qui se distingueront par une forte qualité environnementale et fonctionnelle.

CONSTRUIRE UNE MÉTROPOLE DES SAVOIRS

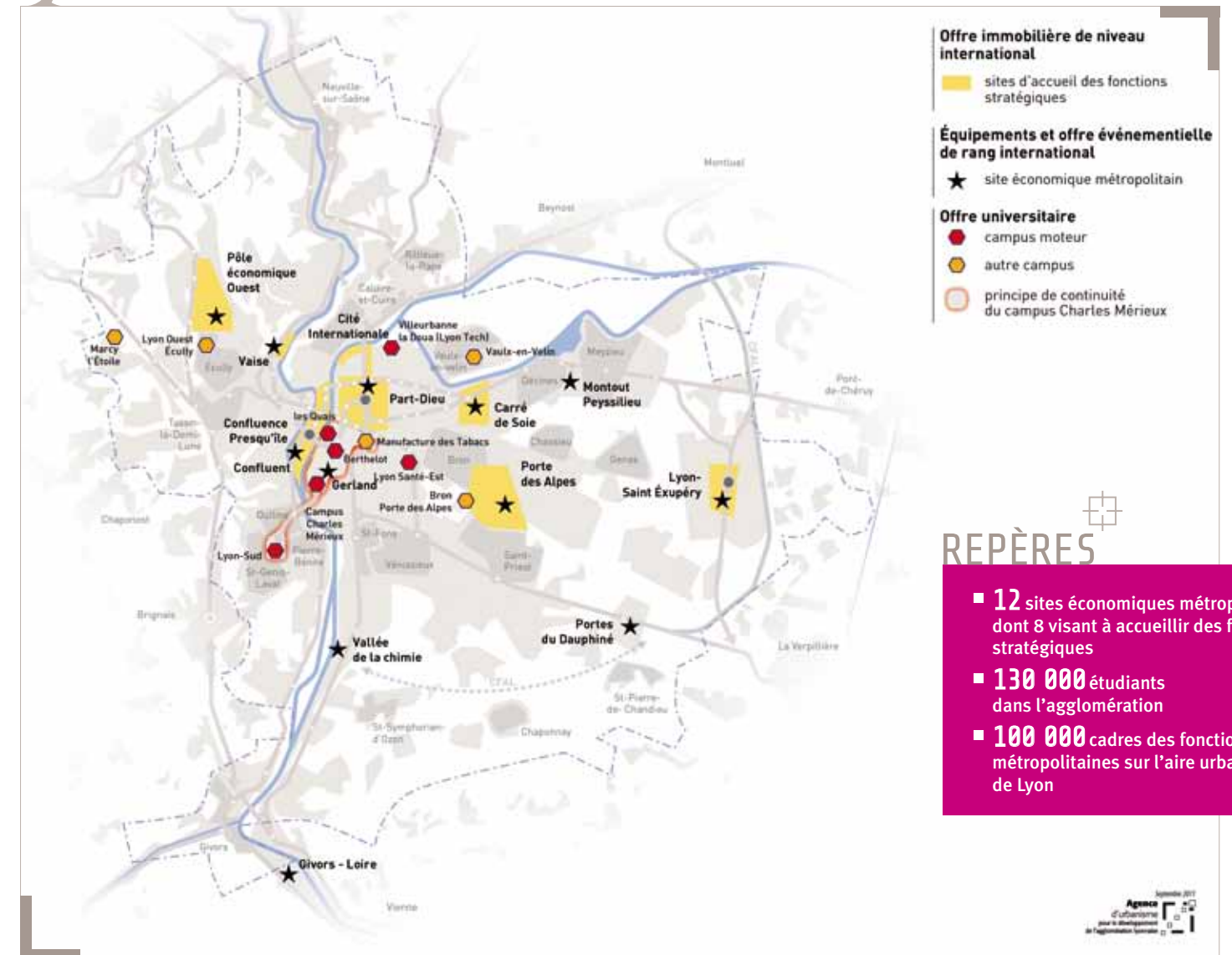
Dans une économie où la formation de la valeur est de plus en plus liée à la maîtrise et au traitement de l'information, à la capacité de transformation rapide des idées en innovations, le projet d'agglomération fait de l'enseignement supérieur l'un des moteurs du développement métropolitain. Il promeut une organisation de la recherche et de la formation autour d'axes forts et visibles pour monter en notoriété, ainsi qu'une mise en réseau des sites universitaires autour de trois campus moteurs (Lyon Tech, Charles Merieux et Lyon Santé Est) que de nouvelles dessertes en transports en commun viendront relier entre eux. Au-delà de la mise en place du Pôle de recherche et d'enseignement supérieur « Université de Lyon » et des synergies ainsi créées, il s'agit de concrétiser un modèle de métropole universitaire alliant intégration des établissements à la ville, qualité de vie étudiante et ouverture aux entreprises.

DIXIT

« L'attractivité économique se construit à partir des pôles de compétitivité et d'excellence du territoire, de leurs ressources d'innovation et de leurs capacités d'entraînement du tissu industriel, des grandes fonctions métropolitaines comme l'enseignement supérieur et la recherche. »

Gérard Collomb,
Président du Grand Lyon et du Sepal
(Scot - Avis du Grand Lyon)

LES POINTS D'APPUI DU RAYONNEMENT



POURUIVRE LE RENFORCEMENT DES GRANDS ÉQUIPEMENTS DE NIVEAU INTERNATIONAL

L'agglomération prévoit d'élargir, au-delà de la ville centre, la gamme de ses grands équipements, notamment sur les 12 sites économiques métropolitains, tout en améliorant leur desserte et leur complémentarité. En matière de salons et de congrès, les trois sites de Bron-Chassieu autour d'Eurexpo, de la Cité internationale et de Gerland vont concentrer prioritairement les fonctionnalités et capacités d'accueil nouvelles dans les vingt prochaines années.

Dans les domaines sportif et culturel, il s'agit non seulement de compléter les équipements actuels, mais aussi de développer une offre événementielle, notamment dans les secteurs disposant déjà d'un bon ancrage local comme la danse, l'opéra, le cinéma ou l'art contemporain.

CONCRÈTEMENT



LE PROJET PART-DIEU

Fort d'une situation stratégique avec sa gare TGV/TER, son pôle d'échanges multimodal et ses équipements, la Part-Dieu s'impose comme le premier quartier d'affaires de l'agglomération, le second de France après la Défense. Le Scot intègre la poursuite de son développement. Les objectifs du projet Part-Dieu offrent de belles perspectives aux entreprises en accroissant la puissance du site par la construction de nouveaux programmes immobiliers, tout en préservant l'équilibre entre les différents modes de transports. Ils visent aussi à renforcer la qualité urbaine du quartier en portant une attention particulière à la diversification des fonctions et à la requalification paysagère des espaces publics.

ACCUEILLIR DE NOUVEAUX HABITANTS



Accueillir la moitié de la croissance démographique de l'aire métropolitaine entre 2010 et 2030, voilà le cap fixé par le Scot. Cet objectif, ambitieux mais réaliste, est rendu possible par un effort significatif en matière d'attractivité résidentielle : une offre de logements plus importante, localisée dans les polarités urbaines et à proximité des transports en commun ; une production accrue de logements sociaux dans les secteurs les moins pourvus ; une intensification de l'urbanisation respectueuse de l'identité des territoires.



REPÈRES

- Un rythme de **7 500** logements neufs entre 2010 et 2030
- Développer **70 %** des nouvelles constructions au sein d'espaces déjà urbanisés
- Une densité moyenne de **36** logements/ha. d'ici 2030 (contre 26 aujourd'hui)
- En 2030, un stock de **38 %** de logements sociaux (contre 23 % aujourd'hui)

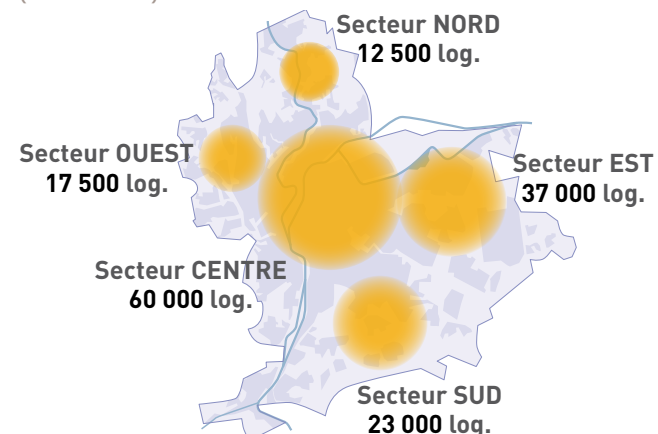
CONSTRUIRE PLUS DE LOGEMENTS

L'agglomération lyonnaise entend accueillir au moins 150 000 habitants supplémentaires dans les vingt prochaines années. Cet objectif s'appuie sur une augmentation de plus de 15 % du rythme de construction de logements par rapport aux vingt dernières années. Cet effort significatif, à hauteur de 7 500 logements neufs par an, reste cependant réaliste par rapport aux capacités de construction, aux possibilités de mobilisation du foncier et à la préservation des espaces naturels et agricoles.

MIEUX STRUCTURER LE DÉVELOPPEMENT RÉSIDENTIEL

L'ensemble du territoire urbain a vocation à renforcer ses capacités d'accueil résidentiel. L'effort de construction à fournir est évidemment adapté aux potentialités des territoires et à leurs contraintes. Mais les principes de multipolarité et de «ville des courtes distances» nécessitent que le développement urbain soit orienté préférentiellement vers la vingtaine de polarités que le Scot identifie, autour des gares et arrêts du réseau express et le long des corridors urbains. Priorité est également donnée au renouvellement et à la densification des tissus urbains existants – qui doivent accueillir 70 % du développement – plutôt qu'aux extensions urbaines.

OBJECTIFS DE PRODUCTION DE LOGEMENTS PAR SECTEURS
(2010-2030)



PROMOUVOIR UNE VILLE PLUS DENSE ET PLUS QUALITATIVE

Pour faire face à la croissance démographique attendue sans consommer les espaces naturels et agricoles, il faut inventer un modèle de développement urbain plus intensif. Un objectif réalisable sans imposer des formes architecturales répulsives (barres, tours...), mais en modifiant la répartition des formes d'habitat : moins de maisons individuelles – encore très présentes dans la production neuve – et plus d'habitat groupé, intermédiaire, ou collectif. Cette densité accrue doit s'accompagner d'une haute qualité de ville en matière d'équipements, de commerces, de transports, d'espaces verts. Le recours à l'innovation architecturale est indispensable pour repenser les formes du développement urbain en l'adaptant à la morphologie et à l'identité des territoires. Le modèle de «parc habité» imaginé pour l'Est lyonnais en est un exemple.

RÉPONDRE AUX BESOINS DES HABITANTS

Cette ambition résidentielle va de pair avec une diversification du parc de logements nécessaire pour faciliter les parcours résidentiels des ménages au sein de l'agglomération et assurer un logement pour tous. Conformément au principe de solidarité affiché par le Scot, l'effort doit se concentrer sur le parc d'habitat social pour qu'il atteigne environ 30 % du parc total à l'horizon 2030. Cet effort porte également sur la production de logements étudiants, afin de répondre aux besoins d'une grande ville universitaire, et sur l'adaptation du parc de logements au vieillissement et au handicap. Sur ces différents points, il est prévu qu'une Charte affirme le principe de mixité sociale et intergénérationnelle et promeuve des expérimentations locales.

CONCRÈTEMENT



LE CONCEPT DE PARC HABITÉ

«Le «parc habité» consiste à densifier un quartier tout en lui préservant une atmosphère «nature». Pour donner à de nouveaux habitants l'envie de vivre dans des quartiers plus denses, l'idée de réaliser une ville plus nature, où la végétation serait beaucoup plus présente que dans l'actuel hypercentre, est déterminante.

Il s'agit de remettre au goût du jour le concept des «cités jardins» qui ont fleuries au début du XX^e siècle ; d'instaurer une continuité arborée grâce à des plantations cohérentes entre espaces publics et espaces extérieurs privés, au milieu desquelles sont réparties les constructions. Une grande promenade-jardin peut constituer un parc au cœur même du quartier.»

Interview Bruno Dumetier
Architecte-urbaniste
(Grand Lyon Magazine 2007)

DIXIT

«Le Grand Lyon lutte contre l'étalement urbain et milite pour une densité à taille humaine. C'est plutôt bien ressenti, si c'est accompagné de commerces, de services, d'offre de transports collectifs...»

Martine David,
Vice-présidente du Grand Lyon
(Séminaire Centre-Est, Bron, février 2011)

CONSTRUIRE LA VILLE SANS HYPOTHÉQUER LA NATURE



La demande sociale en faveur d'un environnement respectueux de la santé et du confort des habitants ne cesse de se renforcer. À l'heure d'un engagement national pour l'environnement, le Scot pose le premier jalon d'un renouvellement des logiques d'aménagement, anticipant les ruptures qui se nouent autour des questions énergétiques et de santé publique. Il place l'environnement au cœur de son projet : économiser les ressources et l'énergie, réduire les risques et les nuisances, autant de choix exigeants mais indispensables pour améliorer la santé et le bien-être des habitants ainsi que l'attractivité de l'agglomération.



ÉCONOMISER LES RESSOURCES

Le Scot s'attache d'abord à préserver les ressources naturelles dans l'intérêt des générations futures, en particulier le foncier, l'eau et les matériaux. S'agissant du foncier naturel qui couvre encore plus de la moitié du territoire, il s'agit d'en limiter la consommation tout en assurant les objectifs de développement. C'est pourquoi l'urbanisation du territoire donne la priorité au renouvellement urbain et aux projets d'aménagement plus «intensifs».

Parallèlement, la ressource en eau, éminemment stratégique pour une grande agglomération, doit être protégée et sécurisée. Dans cette perspective, il importe de contrôler rigoureusement les usages des sols à proximité des points de captage et de rechercher des approvisionnements diversifiés. Dans le même esprit, les gisements de matériaux de construction, encore abondants mais fortement sollicités par le haut niveau de construction, devront faire l'objet d'une gestion raisonnée et d'une diversification des sources d'approvisionnement.

FAIRE LE PARI D'UNE VILLE ÉCONOME EN ÉNERGIE

Le Scot fait sien les objectifs de réduire de 20% les émissions de gaz à effet de serre et la consommation énergétique. Pour y parvenir, il compte d'abord sur l'impact global du modèle de développement multipolaire proposé pour réduire l'amplitude des déplacements et faciliter la pratique d'une ville des courtes distances. En parallèle, des actions devront être déployées dans plusieurs directions : libérer de l'espace routier au profit des transports en commun et des modes doux ; encourager le recours aux énergies renouvelables locales ; valoriser la trame végétale en ville ; développer des circuits courts pour le commerce et l'alimentation ; favoriser les économies d'énergie dans le parc de logement neuf et ancien en s'appuyant sur des référentiels de performance environnementale. Ces orientations s'inscrivent dans l'esprit de documents stratégiques tels que le Plan Climat du Grand Lyon et le Schéma régional Climat Air Énergie qui devraient en renforcer la portée.



RÉDUIRE LES RISQUES ET LES NUISANCES

Les risques sanitaires liés à l'environnement sont devenus une réalité incontournable pour les sociétés contemporaines. C'est pourquoi l'agglomération fait de la santé publique et de l'amélioration de ses paramètres environnementaux des objectifs prioritaires, en lien avec le Plan de Protection de l'Atmosphère. Les voies de progrès d'une ville «apaisée» sont ici multiples : résorption des points noirs pour le bruit et préservation de zones de calme ; meilleure intégration des infrastructures routières en tissu urbain et diminution des vitesses automobiles sur le réseau routier d'agglomération ; développement de modes de transport non polluants ; recherche de solutions innovantes pour la livraison des marchandises en ville.

FAIRE DE L'ENVIRONNEMENT UN LEVIER D'INNOVATION ET DE DÉVELOPPEMENT

En réponse aux préoccupations sociétales grandissantes face aux problèmes environnementaux, l'agglomération lyonnaise se positionne comme un territoire d'accueil pour les écotecnologies. Deuxième pôle français dans les sciences de l'environnement, elle prend appui sur les compétences reconnues de ses entreprises et de ses chercheurs dans les domaines du pétrole, des biotechnologies, des sciences de la vie, de l'organisation des transports et des véhicules propres. Elle mise sur l'intelligence développée dans ses pôles de compétitivité Axelera et LUTB – Lyon Urban Truck and Bus – pour développer innovation et emplois en matière de «cleantech». Avec l'aide des politiques publiques, il revient aux acteurs économiques et à la recherche de s'engager dans de nouvelles filières et de nouveaux marchés. La régénération de territoires industriels tels que la Vallée de la chimie est fortement liée à cette capacité d'innovation.



CONCRÈTEMENT



Le Scot prévoit des mesures d'accompagnement pour mieux intégrer les problématiques environnementales en amont des projets d'extension urbaine. Ces analyses environnementales en amont permettront de s'assurer de la prise en compte effective de la qualité écologique du projet (biodiversité), du cycle de l'eau et de l'imperméabilisation des sols, mais aussi de la gestion de l'énergie, des matériaux, des déchets, des modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle ainsi que des risques et nuisances générés.

PROJET



UNE AGGLOMÉRATION DURABLE AUTOUR DE TROIS GRANDS RÉSEAUX



Le Scot rompt avec le schéma d'une ville auto-centrée, peu apte à répondre aux nouveaux enjeux environnementaux. Il promeut un modèle d'aménagement fondé sur une organisation multipolaire, cohérente avec les principes développés à l'échelle métropolitaine et qui répartit plus harmonieusement les logements, les activités et les équipements sur le territoire tout en limitant les déplacements.

Ce modèle multipolaire se structure autour de trois réseaux :

- **le réseau vert des espaces naturels et agricoles** qui forme une infrastructure à part entière. Facteurs décisifs de la qualité de vie, de l'équilibre social et économique du territoire, ils doivent être protégés et mieux reliés entre eux.
- **le réseau bleu des fleuves** qui joue un rôle essentiel depuis toujours dans la structuration de l'agglomération. À ce titre, il doit voir ses fonctions patrimoniales, récréatives, paysagères, économiques mieux valorisées.
- **le réseau des transports collectifs** qui dessine la nouvelle ossature du développement de l'agglomération. Ce réseau permettra de desservir les pôles urbains d'un bassin de mobilité étendu bientôt à trois millions d'habitants.

Forte de ces trois réseaux, l'agglomération de demain s'organisera autour de la nature et ne se développera plus en repoussant sans cesse ses limites ; elle renforcera le rôle de ses fleuves au lieu de leur tourner le dos ; elle se structurera autour des transports collectifs et non plus autour de la seule automobile, dans une logique de complémentarité entre les modes.

BÂTIR L'AGGLOMÉRATION MULTIPOLAIRE



Fournir aux habitants, à distance modérée, un emploi ainsi que la gamme complète des équipements et des services au quotidien, voilà ce que vise une agglomération multipolaire. Il s'agit donc de construire une ville des courtes distances, organisée autour de bassins de vie plus autonomes et de noyaux urbains susceptibles, par leur poids et leur potentiel, de polariser les emplois, les équipements et les commerces. L'enjeu est de taille : accueillir au moins 150 000 habitants supplémentaires à l'horizon 2030 tout en contenant l'étalement urbain générateur de consommation d'énergie, de pollution et de besoins d'infrastructures.



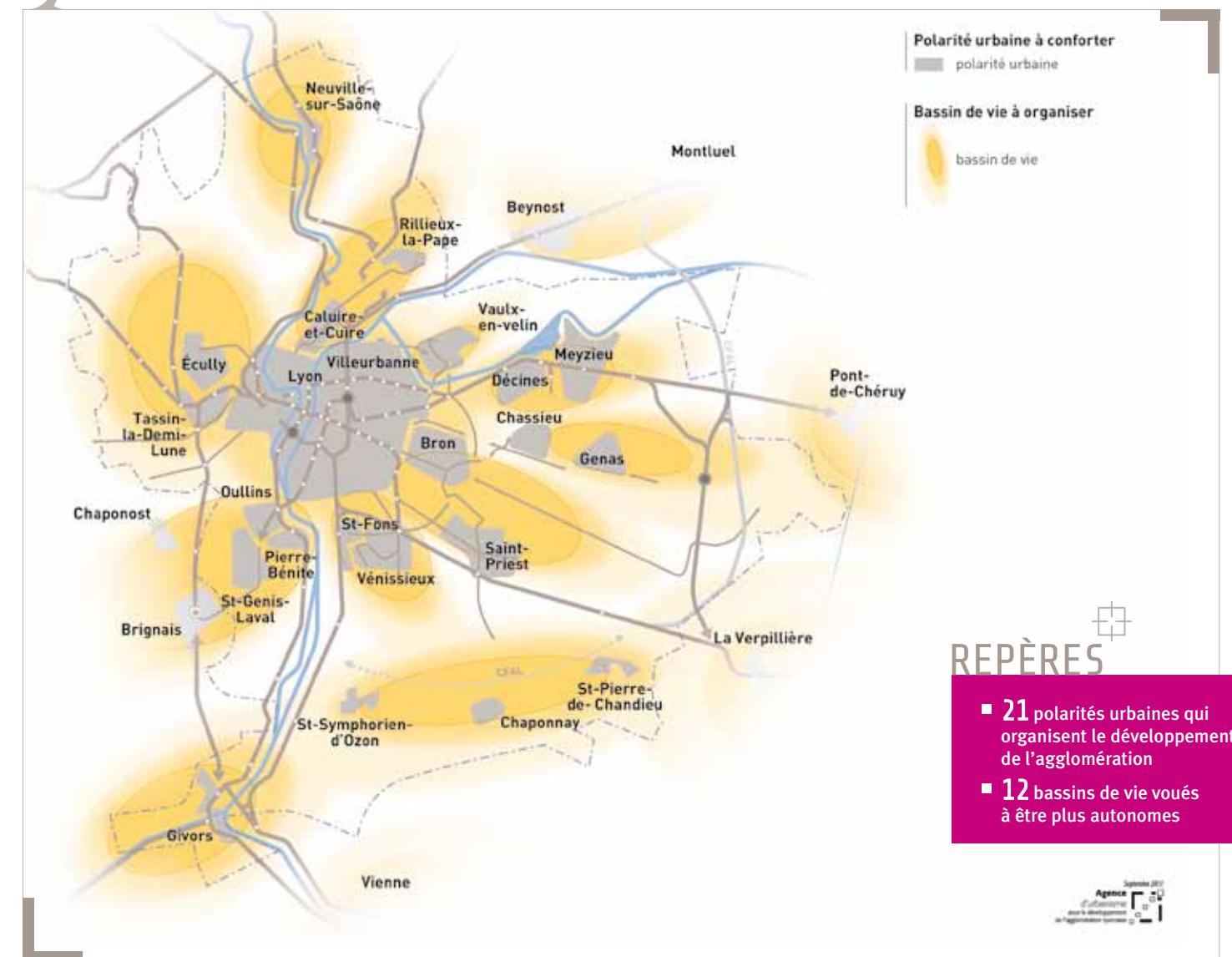
DES BASSINS DE VIE PLUS AUTONOMES

Le modèle multipolaire proposé par le Scot redessine de nouveaux équilibres territoriaux. Au-delà de la centralité Lyon-Villeurbanne, il s'agit d'appuyer le développement de l'agglomération sur une douzaine de bassins de vie, qui constituent le cadre quotidien pour les habitants. Ils doivent être confortés, mieux structurés, et devenir progressivement l'échelle de référence des politiques publiques en matière de déplacements et d'implantation d'équipements commerciaux, éducatifs, sportifs, de santé mais aussi de développement économique.

UNE VINGTAINE DE POLARITÉS URBAINES, LIEUX PRÉFÉRENTIELS DE L'URBANISATION

Pour répondre aux objectifs de croissance démographique qu'il a fixés, le Scot donne une place privilégiée, au sein de chaque bassin de vie, à vingt-et-une polarités urbaines positionnées à une échelle intermédiaire entre le quartier et l'agglomération. Du fait de leur desserte en transports en commun, actuelle et à venir, de leur niveau d'équipements et de services, de leur potentiel de développement, elles constituent des lieux préférentiels d'accueil du développement urbain et des points d'appui à l'organisation du territoire. Le statut de polarité implique de fait la responsabilité de mener à bien des opérations d'urbanisme plus compactes, accueillant équipements, logements et services.

L'ORGANISATION MULTIPOLAIRE



REPÈRES

- 21 polarités urbaines qui organisent le développement de l'agglomération
- 12 bassins de vie voués à être plus autonomes



DES PÔLES SPÉCIALISÉS POUR ACCUEILLIR LE DÉVELOPPEMENT

En plus des polarités urbaines, des pôles spécialisés ont pour vocation d'accueillir les activités économiques et les grands équipements. Le Scot les identifie clairement, qu'il s'agisse des sites économiques métropolitains, des sites d'accueil de fonctions stratégiques, des épices de pôles de compétitivité et d'excellence, des pôles universitaires, des pôles commerciaux. Ces pôles doivent rester complémentaires, et non concurrents, des polarités urbaines. Les modalités d'aménagement et de développement dont ils feront l'objet devront y veiller.

DIXIT

« La volonté est de construire une agglomération en réseau : dans chaque partie du territoire, loisirs, services publics, logements doivent permettre de vivre sans centralisation excessive. »

Jacky Darne,
Vice-président du Grand Lyon
(lettre Scot - juillet 2007)

CONCRÈTEMENT



TROIS ÉCHELLES POUR ORGANISER LE DÉVELOPPEMENT

Le projet d'agglomération identifie trois échelles territoriales pour organiser l'offre d'équipements et de services :

- **L'échelle de proximité**, celle des quartiers et des communes, doit satisfaire les besoins en commerces de proximité, structures d'accueil de la petite enfance, squares, sans impliquer un recours obligatoire à l'automobile.
- **À l'échelle dite «intermédiaire»**, celle des bassins de vie, la satisfaction des besoins en équipements de services repose notamment sur les pôles commerciaux, les collèges, les lycées, les maisons de retraite, les piscines ou encore les hôpitaux.
- **L'échelle métropolitaine** comprend les grands pôles d'emplois tertiaires et les équipements majeurs à fort rayonnement (universités, stades, musées).

RÉSEAU VERT

METTRE LA NATURE À PORTÉE DE TOUS



L'agglomération lyonnaise porte un nouveau regard sur ses espaces naturels et agricoles : elle ne les considère plus comme des « vides », réserves d'urbanisation à long terme, mais comme des « pleins » ayant leur valeur propre, sociale, économique, paysagère et récréative. Sans les sanctuariser pour autant, le Scot les protège face à la pression urbaine, en s'attachant à préserver le foncier, mais aussi grâce à une politique de projets aptes à conforter l'agriculture périurbaine et à rapprocher la nature des habitants. Une nature dont la place doit aussi s'affirmer de plus en plus fortement au cœur des villes...



PROTÉGER ET VALORISER LES GRANDS ESPACES NATURELS

En préconisant la limitation de la consommation foncière liée à l'urbanisation, le Scot compte préserver les espaces naturels et agricoles, qui couvrent près de la moitié de l'agglomération. Mais la sobriété foncière ne suffit pas. C'est pourquoi il protège expressément les grands sites de nature d'envergure métropolitaine : balmes viennoises, Grand Parc Miribel Jonage, vallons de l'Ouest et Monts d'Or. Le Scot instaure également un système de coupures vertes, qui préserve les continuités écologiques et interdit l'urbanisation d'une quinzaine de sites menacés par la pression urbaine.

METTRE EN PLACE UN RÉSEAU VERT D'AGGLOMÉRATION

Au-delà de leur valeur intrinsèque, les espaces naturels valent aussi par leur complémentarité lorsqu'ils sont reliés les uns aux autres. À partir de trois composantes - trame, couronne et cœurs verts - déjà identifiées dans la Directive Territoriale d'Aménagement, il s'agit de construire un « réseau vert maillé » qui assure une continuité entre elles. Le Scot veille à garantir cette continuité spatiale au sein de l'agglomération d'une part, avec la trame verte métropolitaine d'autre part, au moyen de « liaisons vertes » qu'il localise, et qui ont vocation à accueillir plusieurs fonctions : écologiques, paysagères, agricoles, loisirs et découverte.

DIXIT

« Pendant des décennies, on a considéré que les espaces naturels situés autour d'une ville étaient destinés à être un jour construits. De simples réserves consommables que l'on représentait souvent en blanc sur les plans d'urbanisme. S'engager dans le développement durable, c'est renverser les perspectives et les considérer comme des espaces à préserver pour lutter contre le réchauffement climatique, favoriser la biodiversité. »

Gilles Buna,
Vice-président du Grand Lyon,
Président de l'Agence d'urbanisme
(Lyon ville durable, n°1)

LE RÉSEAU VERT



REPÈRES

- La moitié du territoire maintenu non urbanisé en 2030
- 13 coupures vertes délimitées



VEILLER À LA BIODIVERSITÉ

Préserver la biodiversité, c'est contribuer à l'épuration naturelle de l'eau, prévenir les inondations, améliorer le cadre de vie. L'agglomération lyonnaise est encore riche en biodiversité, tant en faune sauvage qu'en organismes végétaux, mais cet écosystème est fragile. La préservation des principaux noyaux de biodiversité et leur mise en réseau à travers les coupures vertes, les liaisons vertes, les continuités et les corridors écologiques ont vocation à maintenir voire à restaurer la biodiversité.

RENFORCER LA PLACE DE LA NATURE EN VILLE

L'accès à la nature est un élément essentiel de la qualité de vie des habitants et de l'attractivité de l'agglomération. La demande d'espaces naturels à portée du logement est forte. À proximité de la ville, la trame verte dessinée par le Scot, ensemble d'espaces à dominante non bâtie, naturelle, agricole, forestière, constitue une première réponse à ce besoin. À l'intérieur même de la ville, le réseau des parcs et des forts reliés par des liaisons vertes, propose un continuum de lieux de respiration. Au-delà, le Scot est porteur du message que le végétal a plus que jamais « droit de cité » pour contrebalancer les effets de l'intensité urbaine, limiter les îlots de chaleur et maintenir la biodiversité au cœur de l'urbain.

CONCRÈTEMENT



UN ACCÈS FACILITÉ À LA NATURE DEPUIS SON LIEU D'HABITATION

L'accès à la « nature » sera garanti au plus près de chez soi, à travers une offre de proximité - squares ou jardins, terrains de jeux - mais aussi une accessibilité renforcée aux grands espaces naturels de l'agglomération par le biais des transports en commun et par le développement de réseaux locaux de « modes doux », connectés au réseau des douze voies vertes du Scot.

RÉSEAU VERT SOUTENIR L'AGRICULTURE PÉRIURBAINE



L'agriculture crée de la richesse et des emplois. Elle nourrit les habitants de la région lyonnaise. Elle joue enfin un rôle essentiel dans la structuration et l'entretien des paysages. Pour toutes ces raisons, l'agglomération entend maintenir cette agriculture périurbaine sur son territoire, et même la développer. Le Scot ne peut seul atteindre cet objectif. La préservation du foncier agricole dans les PLU est ici une condition nécessaire mais pas suffisante. Elle doit aller de pair avec d'autres politiques, en particulier celle lancée par le Département du Rhône en matière de protection et de valorisation des espaces naturels et agricoles périurbains.



MAINTENIR L'OUTIL DE PRODUCTION AGRICOLE

Comme d'autres secteurs économiques, l'agriculture a subi de profondes mutations au cours des dernières décennies. L'industrialisation des processus de production associée aux évolutions sociétales a entraîné une forte diminution du nombre d'agriculteurs. De surcroît, la pression urbaine aux franges de l'agglomération favorise la déprise agricole. Dans ce contexte, la priorité va au maintien des outils de production: meilleure cohérence des unités foncières, circulation des engins agricoles, organisation de circuits de commercialisation. Afin que ces différents aspects soient pris en compte en amont des projets, le Scot prévoit des analyses agricoles préalablement à tout projet d'extension urbaine.

ADAPTER LES POLITIQUES PUBLIQUES À LA DIVERSITÉ DES TERRITOIRES

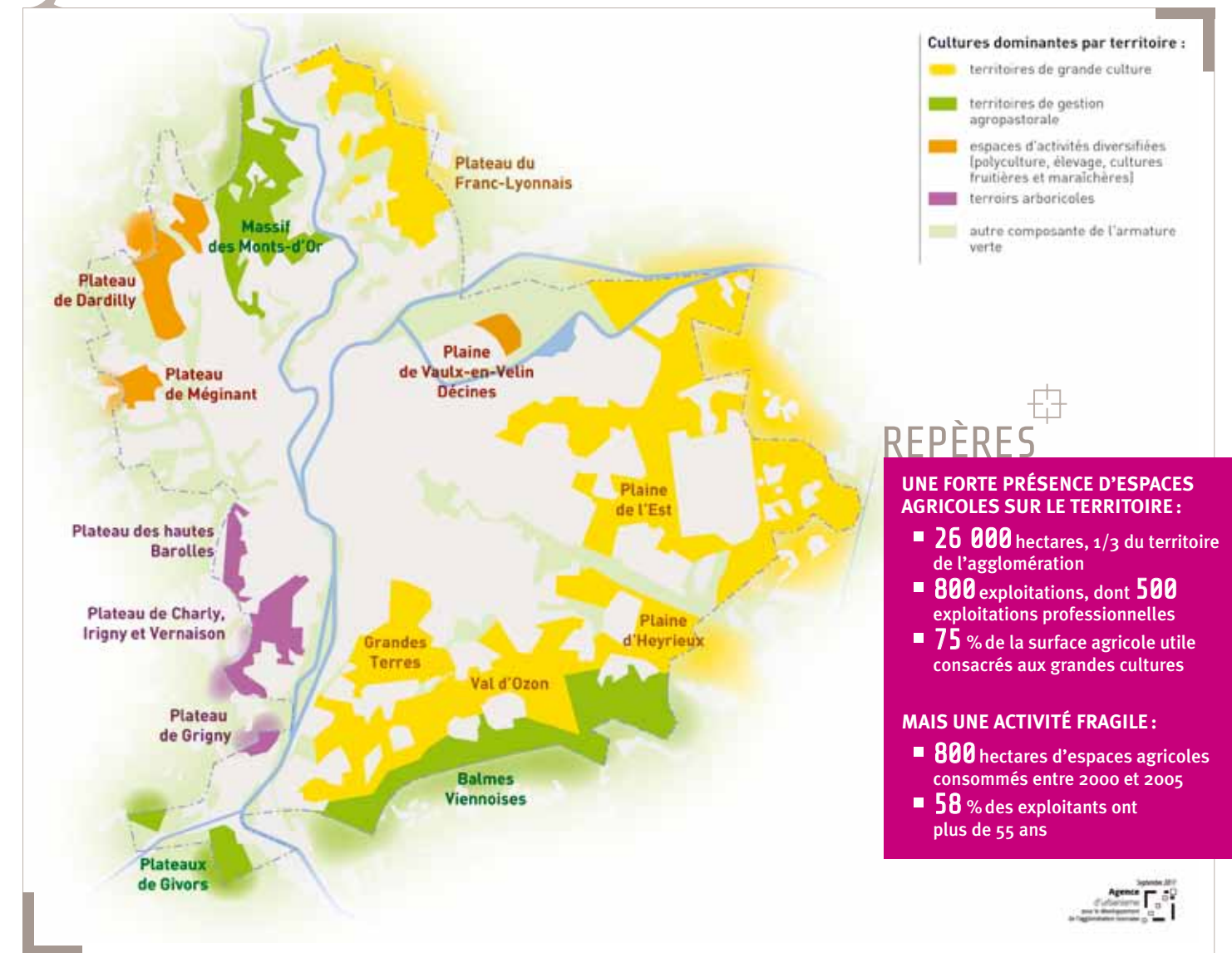
Derrière le terme général d'«activités agricoles», se profilent des réalités diverses: les grandes cultures de la plaine de l'Est lyonnais, les secteurs arboricoles des plateaux du Sud-Ouest, les territoires de gestion agropastorale des Monts d'Or décrivent une agriculture périurbaine très diversifiée. Si cette diversité garantit une variété de productions locales et de paysages, elle soulève cependant des problèmes bien différents selon les territoires. Les politiques publiques de soutien à l'agriculture doivent prendre en considération ces spécificités locales, en lien avec les agriculteurs directement concernés.

DIXIT

«Les discussions menées [...] avec les représentants du monde agricole ont accéléré la prise de conscience du rôle économique de ces espaces malgré la pression urbaine.»

Gilles Assi,
Vice-président du Grand Lyon,
(Les Échos 28/04/2010)

LES TERRITOIRES AGRICOLES À PROTÉGER ET À VALORISER



AGIR DANS LES SECTEURS LES PLUS SENSIBLES

Certains secteurs agricoles sont particulièrement enclavés et menacés. Les agriculteurs ne peuvent s'y maintenir que s'ils arrivent à viabiliser leur exploitation grâce à un programme d'investissements. Un repérage de ces situations dans l'agglomération a conduit à mettre en place une politique spécifique menée conjointement par le Scot et le Conseil général du Rhône, chacun avec ses compétences propres: le Scot protège ces espaces sensibles, préalablement délimités; en parallèle, le Conseil général du Rhône y déploie un programme d'actions de mise en valeur au titre des Penap (protection des espaces naturels et agricoles périurbains), en lien avec les communes et les intercommunalités.

CONCRÈTEMENT



LE PROGRAMME PSADER/PENAP DÉJÀ EN ACTION

Le Psader/Penap, fruit d'une démarche partenariale entre le Conseil général du Rhône, la Région Rhône-Alpes, le Grand Lyon et les Communautés de communes du Pays de l'Ozon et de l'Est lyonnais, vise à créer des conditions favorables au maintien d'une agriculture périurbaine viable; à gérer et améliorer les liens entre l'urbain, le périurbain et le rural; à participer à la qualité des espaces agricoles et naturels ainsi que des ressources. Dans ce cadre, un budget de 4 millions d'euros à horizon 2016 permet de financer des actions. À titre d'exemple, l'installation de 3 agriculteurs à Curis-au-Mont-d'Or en 2011: sur une parcelle de 5 hectares, ils développent des cultures maraîchères bio qui alimentent les Amap et les marchés du secteur, dans une logique de circuits courts.



RÉSEAU BLEU RENOUER LE LIEN AVEC LES FLEUVES



Le réseau bleu, défini comme la trame des fleuves Rhône et Saône ainsi que celle des rivières et ruisseaux, joue un rôle fort dans la vie quotidienne des habitants comme lieu de ressourcement, de promenades, de découverte et de jeux. Constitutif d'un important patrimoine naturel, marqueur de l'identité lyonnaise, le réseau bleu est aussi un élément clé de la qualité des paysages, du fonctionnement des écosystèmes et de l'alimentation en eau de l'agglomération. Le Scot entend protéger et valoriser ce réseau tout en lui donnant une place de premier plan dans la structuration de l'agglomération. Au travers d'ambitieux projets d'aménagement et de renaturation, il s'agit à la fois de poursuivre le processus de réappropriation du fleuve par les habitants et de développer le tourisme fluvial.

COMPOSER AUTOUR DU RHÔNE UN NOUVEAU PARC D'AGGLOMÉRATION

Longtemps délaissé, le Rhône est identifié aujourd'hui comme un bien commun métropolitain et fait l'objet d'une réhabilitation progressive, en tant que milieu naturel vivant, et d'une véritable réappropriation par les habitants comme lieu de pratiques récréatives et espace public urbain. Le Scot participe à ce grand chantier, qui va de la confluence de l'Ain à celle du Gier, en veillant à l'accessibilité des berges, au maintien des continuités écologiques, à la création de liens entre les berges et les grands aménagements de loisirs. L'objectif majeur consiste à créer progressivement un grand parc linéaire reliant Rhône amont et Rhône aval, objectif qui suppose la nécessaire reconquête de la rive droite du fleuve, parasitée par la présence d'axes autoroutiers.

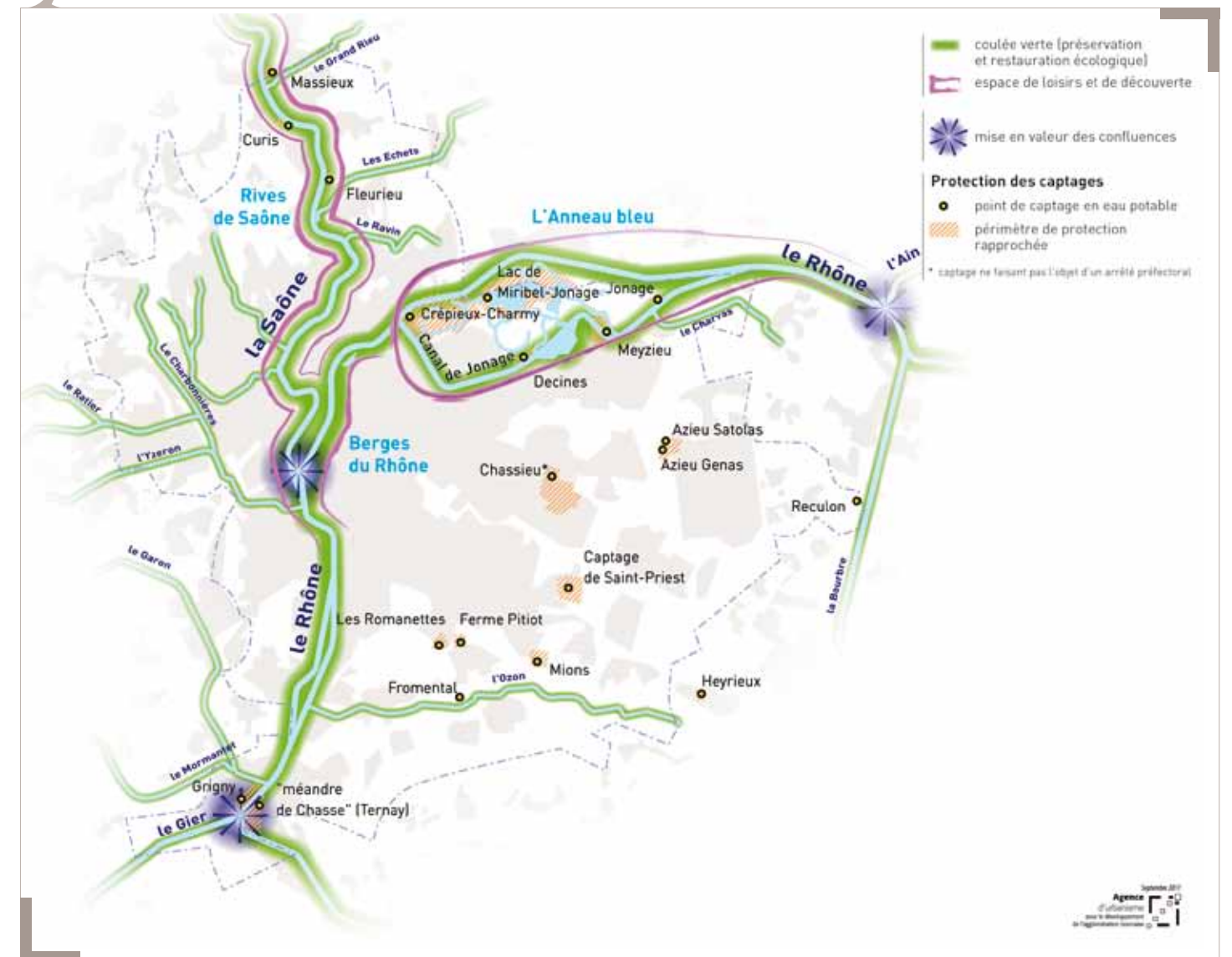
METTRE EN VALEUR LE PATRIMOINE «VILLE ET NATURE» DE LA VALLÉE DE LA SAÔNE

Désignée par le Scot comme l'un des sept «territoires de projet» de l'agglomération lyonnaise, la vallée de la Saône accueille elle aussi un grand programme, à la hauteur de son patrimoine écologique et culturel. De Neuville-sur-Saône au Confluent avec le Rhône, il s'agit de promouvoir un aménagement qualitatif des berges, reliant les polarités urbaines par une trame paysagère continue — à l'image d'une ville qui fait corps avec la nature —, et d'organiser un réseau de cheminements de loisirs et de découverte à partir des berges.

CRÉER UN GRAND PARC PÉRIURBAIN MÉTROPOLITAIN AUTOUR DE L'ANNEAU BLEU

Valoriser l'ensemble des espaces naturels du secteur du Rhône Amont, entre la grande confluence de l'Ain et le secteur de Crépieux-Charmy, tel est le projet de «l'Anneau bleu». Dans le prolongement des actions conduites par le Symalim, syndicat de gestion du Grand Parc Miribel Jonage, il s'agit de constituer progressivement un véritable parc naturel périurbain d'envergure métropolitaine. La réalisation d'un tel projet doit aller de pair avec le maintien des fonctions majeures de ces espaces: gestion de la ressource en eau, écrêtage des crues, préservation des milieux, éducation à l'environnement.

LE RÉSEAU BLEU



PROTÉGER ET RÉVÉLER LES ÉCOSYSTÈMES AQUATIQUES

Le réseau bleu relie entre eux des milieux naturels et vivants qui assurent une fonction essentielle dans l'écosystème en terme de biodiversité. Ils jouent également un rôle primordial dans l'alimentation en eau potable de l'agglomération. La préservation de la valeur écologique des cours d'eau est donc inscrite dans le Scot. Si le Rhône et la Saône sont concernés au premier chef, leurs affluents revêtent également une grande importance: l'Ozon notamment, qui sert d'exutoire à la nappe de l'Est lyonnais; ou encore les ruisseaux de l'Ouest lyonnais, territoire de relief plus sensible aux ruissellements. Les orientations fixées par le Scot contribuent à ce que, demain, ce réseau hydrographique puisse former un continuum d'espaces de nature préservés.

CONCRÈTEMENT



LE CANAL HABITÉ

Emblème de ce rapprochement de la ville avec ses fleuves et du contact restauré avec les habitants, les rives du canal de Jonage, depuis les parcs de la Tête d'Or et de la Feyssine jusqu'au Grand Large à Meyzieu, ont vocation à devenir un élément du grand parc d'agglomération. Certains sites propices au redéveloppement résidentiel pourront accueillir à ce titre un habitat de grande qualité: berges de Saint-Jean à Villeurbanne, île de Cusset, Carré de Soie, quartier des Sablons à Décines-Charpieu, secteur de La Dérippe à Meyzieu.

RÉSEAU BLEU DÉVELOPPER LE TRANSPORT FLUVIAL



L'histoire de Lyon est intimement liée aux fleuves : l'utilisation du fleuve pour le transport et l'échange de marchandises a longtemps contribué à la richesse de la place lyonnaise. L'explosion du trafic routier a changé la donne. Le trafic fluvial s'est beaucoup réduit, à l'exception notable du port Lyon-Édouard Herriot, qui demeure un équipement logistique fluvial de premier plan. Mais le mouvement de « retour au fleuve », s'il concerne en premier lieu les pratiques des habitants, touche aussi les acteurs du transport : ceux-ci redécouvrent peu à peu les vertus du fleuve comme axe de circulation fiable, durable, peu onéreux et prennent en compte son important potentiel de développement. Le Scot fait le pari d'une nouvelle dynamique fluviale et d'une offre portuaire à structurer, pour que la voie d'eau constitue progressivement une alternative crédible à la route.

STRUCTURER L'OFFRE PORTUAIRE MÉTROPOLITAINE

S'agissant du transport de marchandises, il existe de réelles opportunités de report modal vers la voie d'eau à condition que l'offre d'infrastructures portuaires et les services associés deviennent plus performants.

Dans cette perspective, le projet d'agglomération porté par le Scot conforte la place du port Lyon-Édouard Herriot comme équipement central d'une organisation portuaire multi-sites. Il réserve parallèlement des espaces en bord de voie d'eau pour créer de nouvelles infrastructures. Du nord au sud du territoire métropolitain, les sites de Villefranche-sur-Saône, Genay, Givors/Loire sur Rhône, Salaise-Sablons devraient constituer dans les années à venir les maillons d'une offre portuaire renouvelée et mieux dimensionnée sur laquelle pourront s'appuyer les opérateurs du trafic fluvial.



OPTIMISER LE POTENTIEL DU PORT LYON-ÉDOUARD HERRIOT

Bien positionné dans l'agglomération, desservi par le fer, stimulé par les accroissements de capacité prévus à Fos-sur-Mer, le port Lyon-Édouard Herriot dispose du potentiel nécessaire pour développer son activité de plateforme logistique tri-modale au service de l'agglomération lyonnaise. Le Scot confirme le maintien de ce site portuaire dont l'existence a plusieurs fois été remise en cause. Il s'agit désormais d'optimiser le fonctionnement global de cet équipement, de préparer le départ d'activités installées dans l'enceinte du port mais sans lien avec lui, et de tirer parti de l'implantation du port en plein cœur de la ville. Sa localisation au contact de la ville dense devrait être mise à profit pour y implanter des fonctions - pour l'instant émergentes - de logistique urbaine, domaine dans lequel des solutions innovantes restent à inventer en lien avec le pôle de compétitivité Lyon Urban Truck and Bus.

FAIRE ÉMERGER DES PLATES-FORMES PORTUAIRES COMPLÉMENTAIRES

Le devenir de l'agglomération lyonnaise comme pôle d'échanges majeur passe à l'évidence par des investissements significatifs dans les équipements portuaires multimodaux.

En raison de ses capacités d'extension limitées, le port Lyon-Édouard Herriot ne peut accueillir l'ensemble des activités liées au fleuve. Aussi est-il envisagé, en cohérence avec les réflexions menées plus largement à l'échelle du bassin Saône-Rhône, de développer deux plates-formes complémentaires au sein de l'agglomération lyonnaise. Au sud, le site industriel et portuaire de Givors/Loire sur Rhône possède un réel potentiel de développement, sous réserve d'améliorer son accessibilité routière.

Au nord, une nouvelle plateforme portuaire en bord de Saône pourrait voir le jour dans le secteur de Genay, en prévision du prolongement du grand gabarit fluvial au-delà de Pagny.

REPÈRES

- **55 000** conteneurs acheminés sur les fleuves de l'agglomération en 2010. Objectif 2030 : **250 000** conteneurs et doublement de la part du fret fluvial dans le transport de marchandises
- **7 000 000** tonnes acheminées par voie d'eau en 2005 entre les ports de Marseille et de Fos-sur-Mer et Pagny au nord de l'aire métropolitaine
- L'axe Rhône-Saône peut recevoir **3 FOIS PLUS** de trafic sans investissements supplémentaires
- **110** hectares de surface d'activités pour le port Lyon-Édouard Herriot

CONCRÈTEMENT



LE SITE DE GIVORS/LOIRE SUR RHÔNE

En rive droite du Rhône, au sud de la polarité urbaine de Givors, le site industriel et portuaire de Givors/Loire sur Rhône (100 ha) est identifié comme un espace métropolitain stratégique pour accueillir des activités économiques en relation avec le transport fluvial. Les deux Scot concernés (Agglomération lyonnaise et Rives du Rhône) ont mené avec les acteurs (VNF, trois intercommunalités) une réflexion collective sur l'avenir du site. Ils ont signé en 2009 une charte partenariale de développement qui permet de mieux cibler les implantations d'entreprises utilisant le mode fluvial et qui prévoit à moyen terme la création d'un port public adossé à la zone d'activités.

RÉSEAU DE TRANSPORT PASSER DE L'ÉTOILE À LA TOILE



À l'instar des réseaux vert et bleu, le réseau express des transports collectifs doit structurer le développement urbain de l'agglomération lyonnaise. Le déploiement d'un réseau type RER à l'horizon 2030 constitue l'armature de cette organisation, seule à même d'assurer un fonctionnement complémentaire au système automobile à l'échelle métropolitaine. Dans cette perspective, il est nécessaire d'augmenter l'offre cadencée, de poursuivre la rénovation des gares, le renouvellement du matériel roulant, et de réaménager le nœud ferroviaire lyonnais. Ces investissements conditionnent en grande partie le fonctionnement multipolaire de la métropole, dont le développement urbain devrait se concentrer autour des gares et des grands axes de transport en commun.



BÂTIR LE REAL, RÉSEAU EXPRESS DE L'AIRE MÉTROPOLITAINE LYONNAISE

La constitution d'un réseau de transports collectifs de type RER à l'horizon 2030 est une priorité du projet d'agglomération. Bâti autour des dix branches de l'étoile ferroviaire lyonnaise, des lignes de métro A, B, D et du tramway express T3, ce réseau a vocation à être complété par des extensions de lignes et à voir son niveau de service amélioré dans les années à venir, de manière à desservir toutes les polarités urbaines et à renforcer sa compétitivité par rapport à la voiture individuelle.

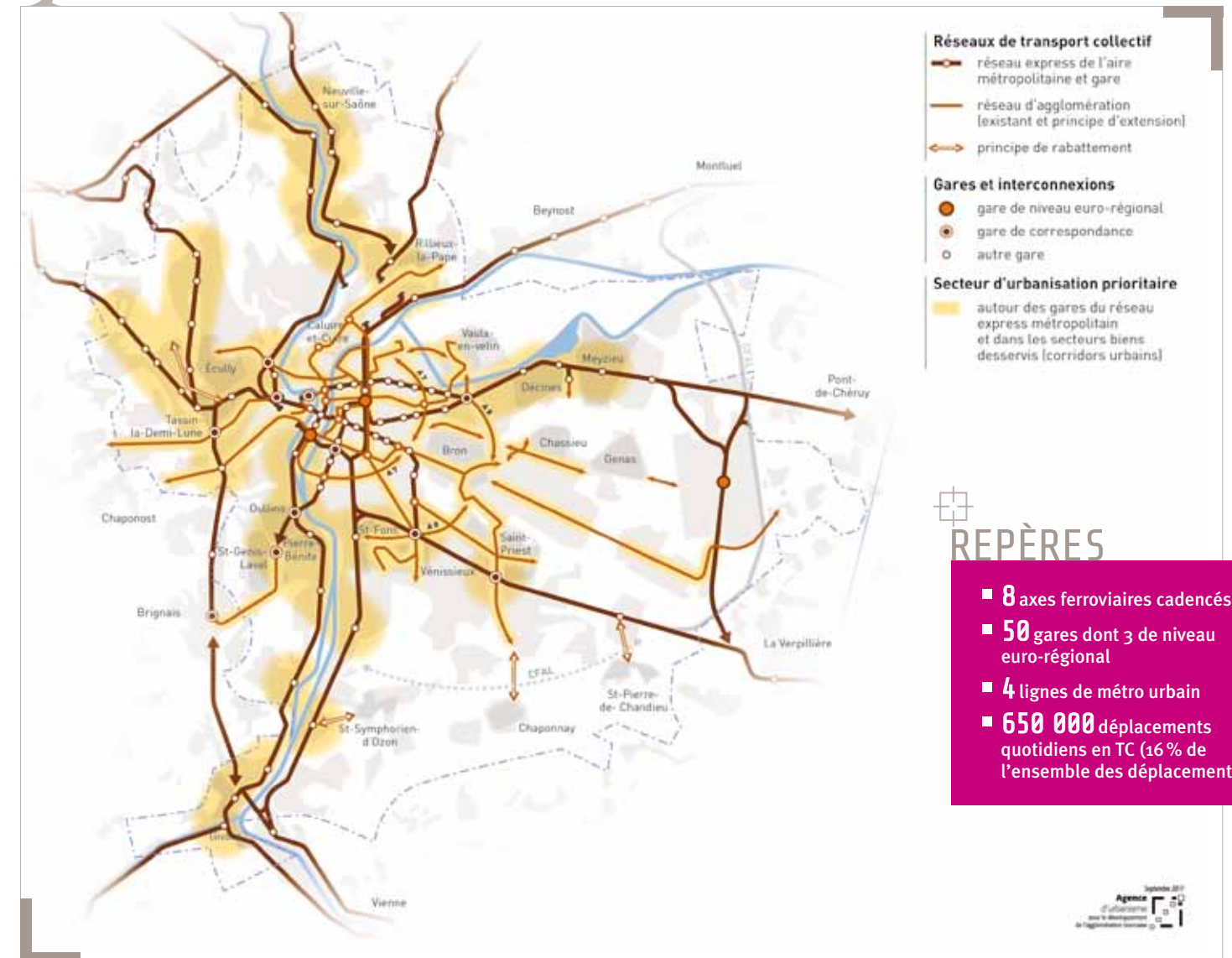
MAILLER LE RÉSEAU À L'ÉCHELLE DE L'AGGLOMÉRATION

Le renforcement du maillage des transports collectifs permettant de se déplacer au sein de l'agglomération et des bassins de vie (bus, trolleybus, tramway, nouvelles lignes fortes, notamment rocadés) est prévu pour améliorer la desserte du territoire urbain. Ce développement, allié à un meilleur fonctionnement des points de correspondance avec le réseau express, devrait accroître la performance de l'offre de transports collectifs, et par conséquent son attractivité.

CONCENTRER LES EFFORTS SUR LE CŒUR DU RÉSEAU FERROVIAIRE

Le projet d'agglomération promu par le Scot fixe l'objectif ambitieux de développer à la fois les offres TGV, intercitys, périurbaines et fret, tout en connectant entre elles toutes les branches de l'étoile ferroviaire. Les priorités sont bien identifiées : gagner en capacité au cœur du nœud ferroviaire (section Saint-Clair/Guillotière), séparer physiquement les services TGV, Grandes lignes et fret par rapport à l'offre métropolitaine, réaménager la gare de Part-Dieu, et mettre en relation le réseau ferroviaire de l'Ouest lyonnais avec le reste du réseau par la création d'une liaison Est-Ouest au sein de la ville centre.

LE RÉSEAU DE TRANSPORT COLLECTIF, SUPPORT DU DÉVELOPPEMENT URBAIN



PRIVILÉGIER LE DÉVELOPPEMENT AUTOUR DES GARES ET DES AXES DE TRANSPORTS COLLECTIFS

Les gares, haltes, ou stations du réseau express deviennent des éléments clés du nouveau modèle de croissance urbaine, tout comme les douze corridors urbains longeant les axes forts de transports collectifs. C'est en effet à proximité de ces points d'arrêt bénéficiant d'une bonne desserte - effective ou programmée - que le développement résidentiel doit s'organiser. La moitié de la croissance démographique attendue d'ici à 2030, soit 70 000 à 80 000 habitants, devrait ainsi se situer à moins d'un kilomètre d'une gare.

DIXIT

« L'organisation multipolaire qui fonde le projet de Scot devrait permettre de donner tout son sens à la réflexion que j'ai engagée sur les questions de maillage du réseau TCL, notamment de ses lignes fortes, en lien avec les autres modes de déplacement. »

Bernard Rivalta,
Président du Sytral (Scot - Avis du Sytral)

CONCRÈTEMENT



LES GARES ET LEURS ABORDS, NOUVEAUX LIEUX DE VIE

Les gares ont été les grandes oubliées des politiques d'aménagement de ces dernières décennies. Traitées comme des zones techniques, elles se situent souvent dans des espaces peu valorisés où l'essentiel des projets des collectivités ne concernait encore récemment que l'aménagement d'espaces de stationnement automobile.

Parallèlement au renforcement de l'offre ferroviaire, le Scot plaide pour l'aménagement de quartiers de gares embellis, équipés et attractifs. Ils ont vocation à devenir des lieux de vie à part entière et constituer de nouveaux points de centralité de l'agglomération.

FACILITER LA MOBILITÉ QUOTIDIENNE DES HABITANTS



Parallèlement au développement prioritaire du réseau de transports collectifs, le Scot prévoit la nécessaire requalification des infrastructures routières et l'évolution de leur exploitation. En cohérence avec les mesures environnementales portant sur la protection de l'atmosphère, il encadre davantage l'usage de l'automobile. Il prend le parti de développer les pratiques intermodales ainsi que de généraliser les aménagements en faveur du vélo et de la marche à pied. Ces orientations visent également à préserver la qualité du cadre de vie des habitants et à assurer la fiabilité des déplacements plutôt que la vitesse.



REPENSER L'USAGE DE LA ROUTE

En se référant aux 3 échelles territoriales qui structurent son projet, le Scot définit trois types de réseaux routiers et les assortit de conditions d'utilisation spécifiques afin d'organiser un partage plus équitable de l'espace public. S'agissant du réseau métropolitain, le Scot préconise la séparation des circulations automobiles individuelles des autres modes de transport : ainsi, des voies peuvent être réservées de manière pérenne ou temporaire aux modes alternatifs à la voiture individuelle (bus, cars, covoiturage, etc.).

En ce qui concerne le réseau d'agglomération, priorité est donnée aux transports collectifs. Quant au réseau de proximité qui représente l'immense majorité du linéaire de voirie dans l'agglomération, les vélos et les piétons y occupent une place centrale.

Pour l'ensemble des réseaux, le Scot pose le principe d'un traitement urbain permettant de mieux intégrer les voies de circulation aux territoires traversés, en particulier les sections autoroutières construites au sein de la ville dense.

OPTIMISER LE RÉSEAU ROUTIER EXISTANT PLUTÔT QUE L'ÉTENDRE

Le réseau routier existant recèle des marges de manœuvre tout à fait considérables, à condition de mieux savoir l'exploiter. Le projet d'agglomération fait le choix d'optimiser ce réseau et d'en limiter le développement. C'est pourquoi le Scot n'inscrit pas de projet routier supplémentaire sur le territoire de l'agglomération, en dehors du Boulevard urbain Est et de la liaison Valvert/Bonnevay qui permettra de relier directement les bassins de vie Porte Nord-Ouest et Porte Sud-Ouest pour lesquels une croissance forte est envisagée, avec plus de 20 000 logements neufs supplémentaires.

RECHERCHER LA FIABILITÉ PLUTÔT QUE LA VITESSE

La vitesse engendre stress, nuisances, insécurité et pollution. Elle ne peut constituer un objectif en soi. C'est pourquoi, le Scot privilégie plutôt une politique de déplacements centrée sur la fiabilité des temps de parcours, sur la fluidité de la circulation et la préservation du cadre de vie des habitants. Dans cet esprit, il préconise des mesures d'abaissement de la vitesse maximale sur l'ensemble du réseau routier.

FAVORISER L'USAGE DU VÉLO

Lyon a été l'une des premières villes françaises à redécouvrir l'usage du vélo. Les marges de progression de ce mode de déplacement sont considérables puisque seulement 2% des déplacements s'effectuent en vélo dans l'agglomération (contre 30 à 40% dans certaines villes d'Europe du Nord). Il s'agit donc de généraliser les aménagements favorables à l'usage du vélo (zones 30, bandes ou pistes cyclables, arceaux de stationnement, etc.). Le Scot préconise la réalisation d'un Schéma cyclable à l'échelle de l'agglomération pour faciliter l'usage du vélo dans les trajets quotidiens comme dans les déplacements de loisirs.

MIEUX INTERCONNECTER LES DIFFÉRENTS MODES DE TRANSPORT

Pour rendre attractifs les modes de transports alternatifs à la voiture, il faut fluidifier les chaînes de déplacements et faciliter l'intermodalité. C'est pourquoi le Scot prévoit d'améliorer l'organisation de pôles d'échanges intermodaux et de favoriser leur accessibilité prioritairement en transports collectifs, à pied ou en vélo, par la réalisation d'aménagements adaptés. En complément, des parcs-relais seront aménagés au sein et en périphérie de l'agglomération. D'une manière plus générale, la politique de maîtrise du stationnement, largement initiée dans le centre de Lyon, sera étendue progressivement afin de réorienter les pratiques de déplacement et de développer la qualité des espaces publics. Enfin, pour accompagner le développement du Réseau express métropolitain, le Scot plaide pour la création d'un système de tarification et de financement coordonné à l'échelle métropolitaine.

CONCRÈTEMENT



RENFORCER L'INTÉGRATION URBAINE DES VOIRIES AUTOROUTIÈRES

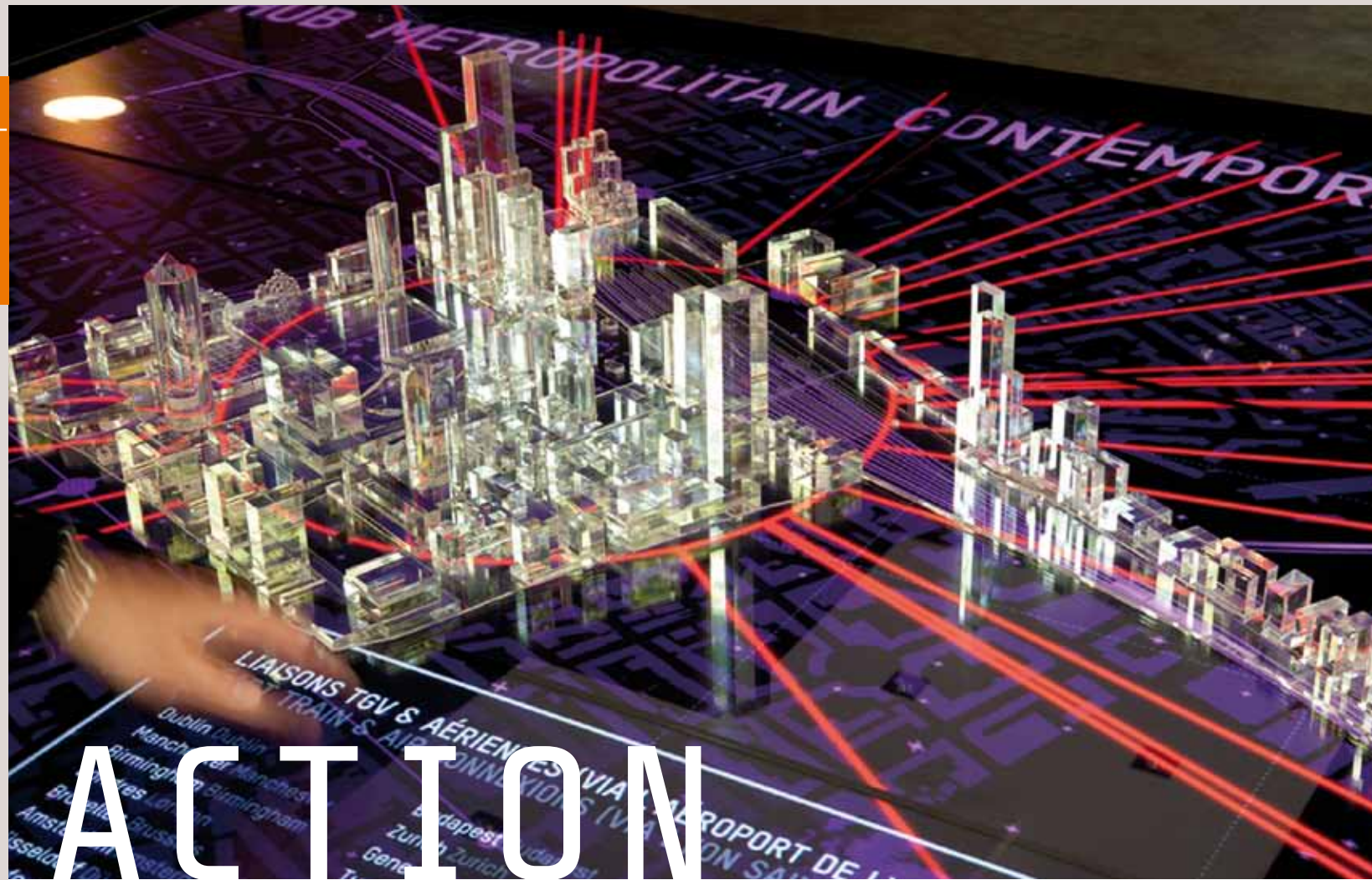
Cinq sections d'infrastructure sont visées par ce renforcement de l'intégration urbaine des voiries autoroutières : l'A47 à Givors, l'A6 à Ecully, l'A7 à Lyon, le boulevard Laurent Bonnevay et l'A43 à la hauteur de Parilly.

« L'agrafe Parilly/A43 » doit ainsi reconfigurer entièrement l'entrée est de l'agglomération. L'objectif du projet est de transformer ce secteur en une entrée de ville agréable et dynamique, de diminuer la circulation, en supprimant les aménagements autoroutiers. La déconstruction de l'autopont Mermoz illustre cette volonté de réunifier les quartiers et d'apporter une plus-value à la qualité de vie des habitants riverains de l'infrastructure.

DIXIT

« Afin de contribuer à la réduction des émissions de gaz à effet de serre, le Scot dessine « une ville des courtes distances » et préconise le renforcement du développement urbain à proximité du réseau de transports collectifs. Il propose de renforcer les réseaux locaux « modes doux », de les connecter aux réseaux des voies vertes et aux espaces de loisirs et de découverte. »

Michèle Vullien,
Vice-présidente Déplacement au Grand Lyon
(Lettre Scot décembre 2009)



ACTION

LES RENDEZ-VOUS DE LA MISE EN ŒUVRE

Le Scot de l'agglomération lyonnaise a été conçu pour répondre aux nouveaux enjeux environnementaux du territoire et aux nouvelles attentes des habitants et des entreprises. Pour transformer effectivement le territoire et agir sur les conditions de vie, le Scot doit être mis en œuvre dans la durée. Il s'agit d'une question centrale.

Pour ce faire, le Scot possède plusieurs atouts : **c'est d'abord un document conçu «à la bonne hauteur»**, autrement dit, porteur d'orientations suffisamment stratégiques pour s'inscrire dans la durée et guider les politiques urbaines jusqu'en 2030. C'est ensuite un document suffisamment subsidiaire pour **laisser des marges de manœuvre aux collectivités** qui le déclineront sur le terrain dans les documents d'urbanisme et les opérations d'aménagement. Elles pourront ainsi, à travers le principe de compatibilité, adapter les principes du Scot aux spécificités locales, sans pour autant altérer le niveau d'ambition du projet. Par ailleurs, **la concertation continue avec les acteurs clés du territoire**, qui a permis de construire un projet partagé, devra naturellement se poursuivre dans le cadre de la mise en œuvre, avec l'objectif désormais de trouver des «preneurs» pour concrétiser le projet. Enfin, il sera essentiel de **maintenir le dialogue avec les territoires voisins** pour construire la métropole de demain, à l'échelle correspondant au vécu des habitants.

INVESTIR LES TERRITOIRES À FORTS ENJEUX

Sur les sept territoires de l'agglomération porteurs des enjeux les plus décisifs pour son développement (espace autour de Lyon-Saint Exupéry, Centre Est, Givors, Vallée de la chimie, Porte Sud-Ouest, Porte Nord-Ouest, Berges de Saône), le Scot invite à poursuivre l'élaboration de projets territoriaux adaptés, en mesure d'assurer un haut niveau de cohérence aux politiques publiques d'aménagement.

Sur les quatre sites porteurs d'enjeux spécifiques du fait de leur potentiel (Lyon-Saint Exupéry, Portes du Dauphiné, Aéroport de Corbas, Hôpitaux Sud), le projet d'agglomération fixe des conditions particulières, notamment l'élaboration de plans d'aménagement d'ensemble, afin d'encadrer leur développement à moyen et long termes et garantir la qualité finale du territoire aménagé.

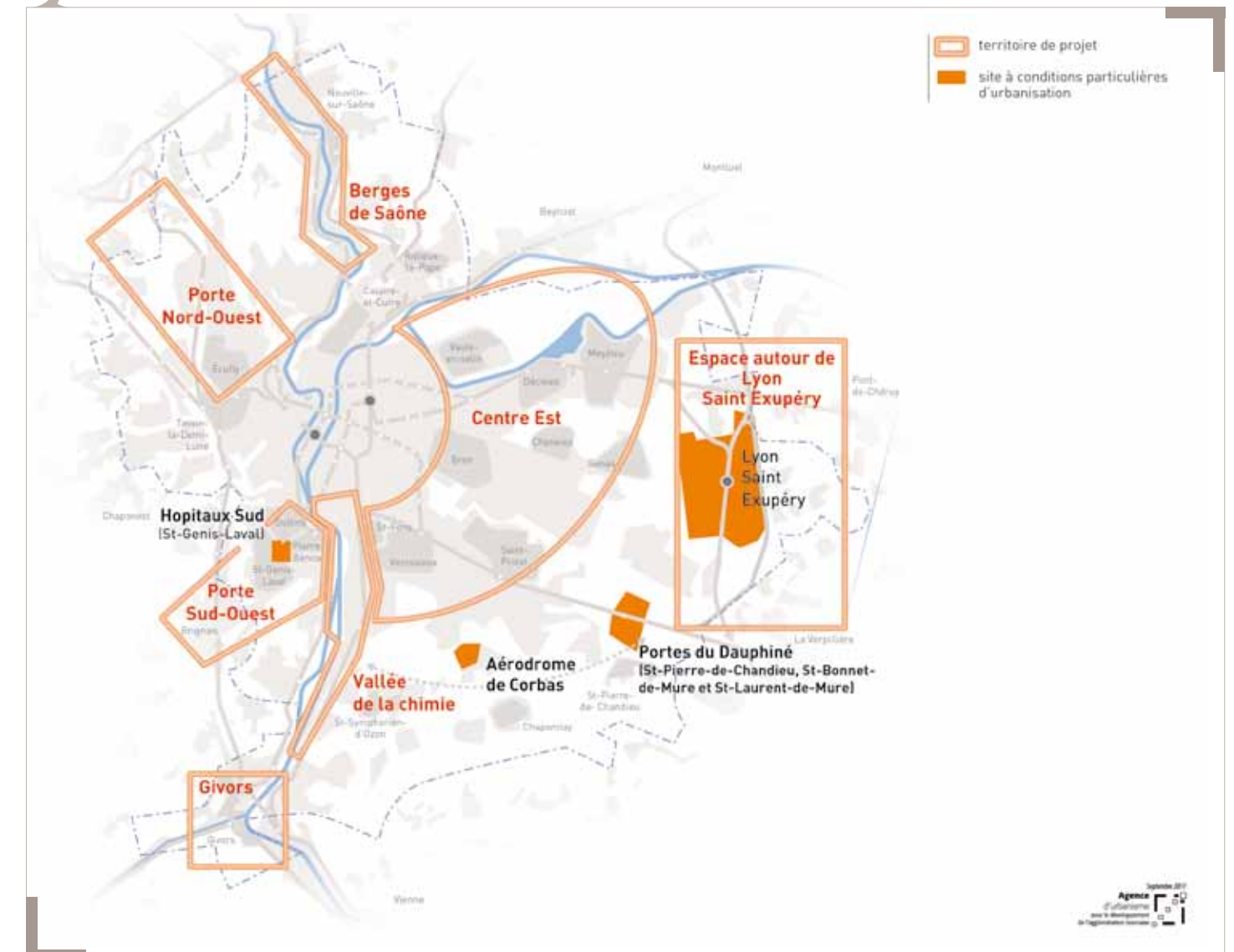
CONCRÈTEMENT



UN PROJET D'ENSEMBLE POUR LE CENTRE EST

Seulement quelques semaines après l'approbation du Scot, le Grand Lyon et le Sepal ont réuni, lors d'un grand forum, les forces vives du Centre Est de l'agglomération (élus, monde économique, associations...). L'occasion de poser les premiers jalons du devenir de ce territoire stratégique, dans la droite ligne des orientations formulées dans le Scot. Gérard Collomb, président du Sepal, a ainsi rappelé l'importance des enjeux de développement sur ce secteur pour les 20 prochaines années. La présentation de différents projets aujourd'hui actés (infrastructures, équipements...), a fourni une première réponse opérationnelle à l'ambition portée.

LES TERRITOIRES À ENJEUX





ÉVALUER POUR MIEUX AGIR

D'un point de vue légal, en parallèle à l'évaluation environnementale préalable à l'approbation du Scot, les nouveaux textes du Grenelle de l'Environnement prévoient une évaluation du contenu du Scot au plus tard 6 ans après son approbation.

Avant même l'entrée en vigueur du projet, priorité a donc été donnée à la conception et à la mise en place d'outils d'évaluation. Ils permettront d'observer les évolutions du territoire dans la durée et de comparer ces évolutions avec les orientations initiales du projet. Ce suivi, qui concerne de multiples domaines (occupation des sols, pratiques de déplacements des habitants, production de logements, etc.), permettra d'apprécier le moment venu s'il est nécessaire d'adapter les politiques publiques dans le temps et, le cas échéant, le Scot lui-même.

PARTAGER ET RELAYER LE PROJET

La volonté politique des élus de l'agglomération de mettre en œuvre le Scot nécessite de mobiliser et de fédérer autour de ce projet partagé l'ensemble des acteurs de l'agglomération, et en premier lieu les collectivités locales. Celles-ci vont devoir effectivement nourrir leur réflexion et bâtir leurs projets locaux autour de nouvelles règles du jeu définies par le Scot. À travers leurs documents d'urbanisme (Plans locaux d'urbanisme) ou leurs documents sectoriels (programmes locaux de l'habitat, plans de déplacements urbains), les collectivités locales sont les premiers relais à même de traduire concrètement, dans les règlements et dans les programmes d'actions, le projet d'agglomération.

Les partenaires publics, notamment l'État, la Région, le Département, les Chambres consulaires, les Autorités organisatrices de transport ont largement contribué à alimenter le Scot dans le cadre d'une démarche voulue comme «élaborante». Ils doivent donc naturellement devenir des «preneurs» du projet d'agglomération en faisant du Scot la matrice de référence des politiques publiques thématiques dont ils sont porteurs dans le cadre de leurs compétences (transport, climat, agriculture, trames verte et bleue...).



DIXIT

«La mise en œuvre du Scot se fera avec les élus et les habitants. La nouvelle métropole que l'on dessine est certes plus dense, plus regroupée, mais mieux équilibrée autour de polarités multiples. L'enjeu des PLU, et notre mission, seront de traduire cette évolution et surtout, de la faire partager»

Martine David,
Vice-présidente du Grand Lyon
(Lettre Scot - avril 2010)

RENFORCER LA COOPÉRATION MÉTROPOLITAINE

L'échelle métropolitaine, en tant que territoire vécu par les habitants, a constitué tout au long de l'élaboration du Scot, une échelle de référence majeure du projet. Elle doit le rester pendant la phase de mise en œuvre.

Le renforcement de la coopération métropolitaine, à travers les scènes multiples et complémentaires où il s'opère (inter-Scot, Région urbaine de Lyon, pôle métropolitain), devrait permettre d'affiner une vision partagée de l'aménagement et du développement du territoire, aussi bien dans le domaine des transports, de l'environnement et du commerce que dans les espaces de «contact» qui nécessitent un dialogue accru entre territoires. La création d'un pôle métropolitain devrait doter ce territoire d'une structure de gouvernance à même de faciliter la prise de décision et la mutualisation des investissements à cette échelle.

CONCRÈTEMENT

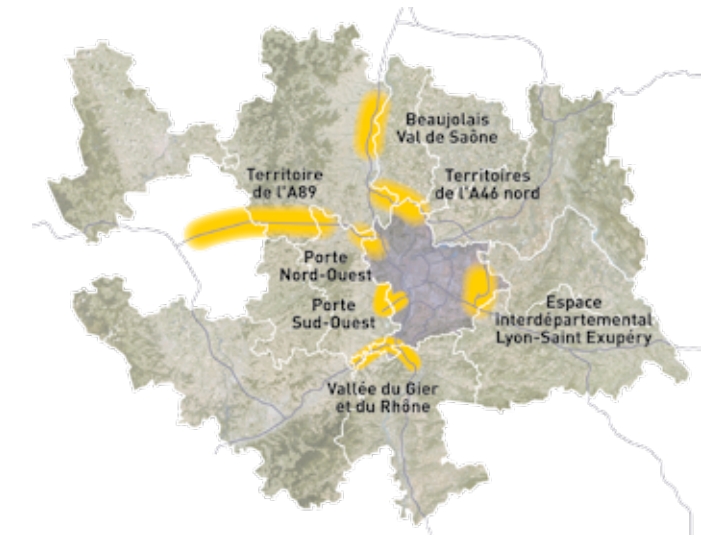


LYON-SAINT EXUPÉRY : SECONDE PLATEFORME AÉRIENNE FRANÇAISE APRÈS PARIS

L'aéroport de Lyon-Saint Exupéry peut devenir une porte d'entrée aérienne majeure, du fait de son insertion dans le réseau de lignes ferroviaires à grande vitesse et TER qui rendent possible l'élargissement de son aire de chalandise.

Quant à la plateforme aéroportuaire, elle dispose du foncier nécessaire pour accueillir une zone d'activités d'envergure métropolitaine, comme le prévoit la Directive Territoriale d'Aménagement de l'aire métropolitaine lyonnaise. Au-delà de la plateforme, le territoire interdépartemental autour de l'aéroport Lyon-Saint Exupéry, fait l'objet d'une réflexion partenariale entre les acteurs concernés. Le Scot de l'agglomération lyonnaise, soucieux d'un développement qualitatif pour cet espace stratégique, y préconise l'élaboration d'un plan de référence global partagé par l'ensemble des acteurs et garant d'une forte cohérence d'aménagement.

LES ESPACES DE «CONTACT» MÉTROPOLITAINS



DIXIT

«Si le projet de pôle métropolitain se situe dans le champ de l'action, l'inter-Scot a un vrai rôle à jouer dans le champ de la réflexion. Le pôle métropolitain va permettre de réaliser des projets qui ne pourraient se concrétiser si nos agglomérations restaient séparées. Une liste de quinze actions à engager ensemble sur la base d'un financement mutualisé a été établie. Le pôle métropolitain constitue avant tout le moteur d'une dynamique métropolitaine de projets.»

Gérard Collomb,
Président du Grand Lyon et du Sepal
(Rencontre des Présidents de l'inter-Scot - mai 2010)

